



Adrian FILIP

PUTEREA MARITIMĂ

FACTOR DE INFLUENȚĂ ÎN EVOLUȚIA UMANITĂȚII

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
Filip Adrian

**Puterea maritimă - factor de influență în evoluția
umanității**

Editura Direcției Hidrografice Maritime

Constanța, 2011

ISBN 978-606-92519-5-9

ADRIAN FILIP

PUTEREA MARITIMĂ

***Factor de influență în evoluția
umanității***

Editura Direcției Hidrografice Maritime
CONSTANȚA, 2011

Referent științific: dr. VIRGIL ASOFIE
Editor: dr. MIRELA BUZATU
Tehnoredactare: GEORGETA BADEA
Coperta: COSTEL NEGRU

Copierea sau reproducerea textelor din această lucrare este permisă
numai cu acordul editorului

Familiei și prietenilor mei – care m-au sprijinit
și încurajat în tot ce am făcut

SUMAR

Cuvânt înainte	9
Introducere	15
Capitolul 1	19
Puterea, garanție a siguranței în politica statelor	
1.1. România, marea noastră și <i>puterea maritimă</i>	19
1.2. Puterea în relațiile internaționale, element de forță în evoluția statelor	24
1.3. Puterea ca instrument	31
1.4. Puterea, element al unei corelații de factori	36
1.5. Lupta pentru putere – politica de prestigiu	38
Capitolul 2	45
Conceptele generale de putere a statului și <i>putere maritimă</i>	
2.1 Conceptul de putere a statului și elementele acestuia	45
2.2 Elementele puterii naționale și locul <i>puterii maritime</i>	48
2.3 Conceptul de <i>putere maritimă</i> - definire și conținut	69
2.4 Sursele și elementele <i>puterii maritime</i>	72
2.5 Evoluția <i>puterilor maritime</i>	77
2.6 Teoreticieni ai conceptului de <i>putere maritimă</i> și efectele teoriilor acestora asupra geopoliticii	88
2.7 Evoluția conceptului de <i>putere maritimă</i> în România	93

Capitolul 3	103
Influența <i>puterii maritime</i> asupra dezvoltării statelor	
3.1 Influența conștiinței maritime asupra evoluției statelor	103
3.2 Influența <i>puterii maritime</i> asupra evoluției statelor	106
3.3 Influența conceptului de <i>putere maritimă</i> asupra dezvoltării economiei	115
3.4 Influența <i>puterii maritime</i> asupra situației geopolitice, de-a lungul istoriei	122
3.5 Clasificarea forțelor navale/puterilor navale	127
3.6 Actori statali considerați ca fiind <i>puteri maritime</i>	131
 Capitolul 4	 137
Interesele navale ale României	
4.1. Evoluția <i>puterii maritime</i> în România	137
4.2. Clasificarea și specificul intereselor navale ale României	141
4.3 Influența <i>puterii maritime</i> asupra dezvoltării României	146
 Concluzii	 151
Bibliografie	159
Anexe	167

Cuvânt înainte

Rod al unei aprofundate documentări în cadrul programului de doctorat, cartea ne propune o temă deosebit de interesantă și în același timp, de actualitate. Plecând de la necesitatea valorificării de către România a poziției sale geografice, de stat cu ieșire la mare, autorul face o remarcabilă analiză interdisciplinară a corelațiilor ce există între modul de utilizare de către state a potențialului economic, politic și militar de-a lungul timpului pentru promovarea propriilor interese și nivelul puterii maritime a acestora.

Demersul comandorului Adrian Filip este inedit prin faptul că utilizează rezultatele cercetărilor din domeniul conceptelor geopolitice, de regulă angajate pentru explicarea sau justificarea acțiunilor marilor puteri cu consecințe la nivel global, în relevarea posibilităților de manifestare a puterii maritime ale statelor, fie ele mari sau mici, într-un context internațional dinamic și multipolar, context ce-și redefinesște liniile de forță în prezent, în cadrul procesului de globalizare.

Autorul face o analiză comparată interesantă asupra conceptului de putere în primele două capitole, a elementelor sale, modului de utilizare în politica internațională și locului puterii maritime în cadrul acesteia.

Promovarea intereselor naționale reprezintă esența politicii externe a statului. Comportamentul său în mediul internațional este condiționat de foarte mulți factori, însă una dintre cele mai importante caracteristici ale manifestării statului ca actor în mediul internațional este dată de statutul

său de putere. Termenul de putere are diferite definiții și conotații.

„Puterea este un fenomen social fundamental care consistă în capacitatea de a lua decizii și a asigura îndeplinirea lor prin utilizarea diferitelor mijloace de persuasiune și constrângere; puterea se exprimă într-o relație asimetrică (conducere – supunere și / sau dominare – subordonare) între factorii la nivelul cărora ea se manifestă”¹.

„În relațiile internaționale, teoriile și conceptele care au definit puterea sunt foarte diversificate și uneori contestate, în funcție de școala sau perspectiva filozofică ce era acceptată ca suficientă pentru explicarea și înțelegerea acestui tip de realități”².

Există diferențe între percepția puterii și politica de putere.

Așa cum arată reputatul specialist român Constantin Hlihor „*puterea devine o imagine tridimensională: puterea ca potențial – power means; puterea ca relație- power capacity și puterea ca structură- power structure*”³.

Puterea maritimă este integrată puterii economice sociale și politice iar puterea navală este parte atât a puterii maritime dar și a puterii militare a statului.

¹ *** *Mică enciclopedie de politologie*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1977, p. 373

² Constantin Hlihor, *Geopolitica și geostrategia în analiza relațiilor internaționale contemporane*, Editura Universității Naționale de Apărare “Carol I”, București, 2005, p.201

³ *Ibidem*, p.217

Astfel, puterea maritimă reprezintă suma capacităților statului de a-și implementa interesele în oceanul planetar folosind întinsul acestuia pentru dezvoltarea activităților politice, economice și militare, pentru atingerea obiectivelor naționale.

Pe parcursul lucrării, autorul face o trecere în revistă a elementelor puterii maritime, a rolului pe care îl poate avea aceasta în dezvoltarea unui stat și a pericolelor ce pot apărea în condițiile neglijării dezvoltării puterii maritime la nivelul statelor cu aceleași aspirații.

În analiza influenței puterii maritime asupra dezvoltării statelor din capitolul 3, autorul dezvoltă rolul amiralului Mahan în susținerea rolului conceptului de putere maritimă pentru SUA prin lucrarea sa „*Influența puterii maritime asupra istoriei 1660-1783*”, publicată în 1890 și finalitatea punerii în practică a conceptului, în întreaga lume. Promovând superioritatea imperiilor maritime asupra celor continentale, Mahan oferă puterilor europene o bază ideologică declanșării expansiunii pe calea mării, mișcare dezvoltată ulterior și sub numele de imperialism, pangermanism sau panslavism.

Pe parcursul întregii lucrări, autorul demonstrează necesitatea creării elementelor unei puteri maritime la nivelul statului român, ca un deziderat de actualitate al unei națiuni europene mature, și finalizează demersul său în capitolul 4 prin definirea intereselor navale ale României.

Cartea este de actualitate pentru că după două decenii de tranziție și transformări România nu mai contează în transportul maritim, deși în anii 80 deținea al 6-lea tonaj european, aceasta și-a lichidat flota de pescuit oceanic, a stopat programele guvernamentale de dezvoltare a transportului

intermodal, a canalului București - Dunăre, a podurilor peste Dunăre, porturilor și altor elemente de infrastructură, inclusiv a programelor majore pentru Forțele Navale, deși clasa politică recunoaște cel puțin declarativ importanța regiunii Mării Negre:

„O prioritate regională a României, o sursă continuă de inspirație și investiție politică; o zonă vitală pentru diversificarea traseelor energetice, ca punct de legătură și spațiu de tranzit al rutelor între Marea Caspică și Europa, altfel zis, între state producătoare și state consumatoare; o zonă unică în lume, din perspectiva ecosistemelor, mai cu seamă dacă avem în vedere Delta Dunării; importantă pentru peisajul geopolitic global, datorat, în principal, poziționării acesteia ca spațiu de întâlnire, confluență sau, posibil, ciocnire sau înfruntare a principalelor realități ale lumii de azi; regiunea care, prin legătura cu Mediterana, este, de fapt, zona de întâlnire a civilizației europene, cu cea a Africii de Nord, precum și a Orientului Mijlociu; spațiu de intersecție între lumea dezvoltată și lumea aflată în curs de dezvoltare.”⁴

Statele cu ieșire la mare, puteri maritime, sunt obligate să gestioneze spațiul lor maritim de suveranitate, a celui declarat cu interese majore dar și a celui adiacent. Puterea maritimă a statului este un cuantificator al statutului său de

⁴ Alocuțiunea președintelui României, Traian Băsescu, la Institutul Nobel, 7 noiembrie 2007.

putere dar aceasta presupune și deținerea unei puteri navale credibile

Într-o Europă dinamică și contradictorie, într-o epocă globalizată, interesele României pot fi promovate în contextul coagulării și afirmării puterii maritime, esența acesteia fiind reliefată de gradul de exprimare a posibilităților de folosire cât mai eficientă a bogățiilor și facilităților maritime în propriul său interes .

Comandor (r) dr. Virgil Asofie

MOTTO:

„Puterea unui stat maritim nu constă în numărul și puterea navelor de război, ci mai ales în capacitatea de a preveni superioritatea maritimă a altor state”

Amiralul Alfred Mahan

Introducere

Puterea maritimă nu este doar apanajul marilor puteri care au capacitatea de a construi, instrui și menține flote imense. Aceasta este un atribut al țărilor cu serioase interese maritime, care conștientizează, la nivelul conducerii statului și al națiunii, importanța mării pentru existența și dezvoltarea propriului popor. *Puterea maritimă* nu trebuie confundată cu forța navală sau cu capacitățile militare navale ale unui stat, fiind un concept mult mai larg, pe care voi încerca să îl dezvolt în această lucrare.

Conceptul de *putere maritimă* a unui stat este unic, dar nivelul puterii poate fi analizat pe mai multe paliere, în funcție de gradul de dezvoltare a componentelor acesteia. În acest sens, vom putea analiza puterea maritimă pe diferite niveluri:

- *puteri maritime* de nivel global;
- *puteri maritime* de nivel regional;
- *puteri maritime* ale statelor cu flote inferioare.

Prin acest studiu, doresc să continui demersul de conștientizare a factorilor de decizie politici ai mediului academic și militar, al oamenilor de afaceri precum și al omului de rând, prin care să scot în evidență faptul că România are și trebuie să continue să aibă interese maritime, pe care să și le poate impune și apăra prin dezvoltarea unei *puteri maritime*, adaptată la posibilitățile naționale, printr-o politică coerentă, desfășurată printr-un program multianual.

Este un demers necesar în această etapă de integrare euroatlantică a României, un demers de ridicare a României la nivelul și statutul pe care le are și le merită, de stat mediu european.

România își va depăși complexul de inferioritate în fața altor state NATO sau europene, în momentul în care va reuși să pună în practică o politică navală coerentă, care să se ridice la nivelul așteptărilor celorlalte state partenere. Este un element fundamental al revenirii noastre în concertul popoarelor civilizate, care va face ca România să fie ascultată de către statele din zona de influență.

România, ca stat mediu european, poate să-și promoveze, protejeze, sau să-și impună interesele în spațiul de responsabilitate maritimă și terestră, în condițiile în care poate fi în măsură să-și creeze o *putere maritimă*. În arhitectura construcției unei *puteri maritime* naționale, ponderea puterii navale nu are greutatea cea mai mare, iar constituirea acesteia nu este doar apanajul militarilor.

Prin dezvoltarea acestei teme doresc să îmi aduc contribuția la dezvoltarea unei conștiințe maritime a poporului român, lucru pe care îl consider esențial în construirea fundamentelor *puterii maritime* a statului. Chiar și cu o flotă

inferioară din punct de vedere al numărului de nave, dar bine dimensionată, echipată și instruită, România poate câștiga respectul națiunilor cu care intră în contact direct sau indirect.

În limbajul strategiei maritime există conceptul de flotă inferioară, bazat pe principiul care a demonstrat, pe parcursul istoriei, că o flotă inferioară numeric, dacă este bine dimensionată, echipată, instruită și condusă în mod creativ, poate obține câștig de cauză în bătălii/operații împotriva unor flote superioare numeric.

În momentul de față are loc o diminuare a mărimii forțelor navale, ca o componentă a *puterilor maritime*, prin scoaterea din eficiență a navelor mari consumatoare de resurse, concomitent cu utilizarea pe scară largă a navelor multirol, dotate cu tehnologii de vârf, care să poată executa rapid „lovituri chirurgicale” la mare distanță.

Prin accesul mai mare la tehnologiile de vârf din domeniul naval, sunt posibile proiectarea și dezvoltarea unei flote care să poată constitui elementul de bază al unei *puteri maritime* credibile, chiar în condiții de inferioritate comparativă cu o *putere maritimă* regională.

MOTO:

*„Raporturile între state
sunt rapoarte de forță.*

*Orice stat va încerca să-și
maximizeze Puterea, pentru a-și
asigura supraviețuirea”.*

John J. Mearsheimer

Capitolul 1

PUTEREA, GARANȚIE A SIGURANȚEI ÎN POLITICA STATELOR

1.1. România, marea noastră și puterea maritimă

În pofida bogăției pe care o are - ieșirea la „*Marea cea mare*” - prin bunăvoința Domnului și strădania unor geniali înaintași care au luptat ca actuala Românie să obțină și să păstreze acest dar, poporul român nu a conștientizat nici până în ziua de astăzi valoarea „*plămânului*” care se numește Marea Neagră, cu imensele bogății și oportunități pe care le oferă.

Nici măcar pe perioada celor 460 de ani de dominație otomană asupra Dobrogei, când românii nu au mai avut ieșire

la mare decât pe brațele Dunării, efectele dezastruoase ale acestui fapt nu au ajuns la nivelul conștiinței românești, a românului simplu din Ardeal, Banat, Moldova sau Muntenia.

România este un stat maritim, dar, în pofida acestui statut, poporul român este unul din multele popoare cu o puternică conștiință continentală și o redusă conștiință maritimă, limitată la structurile sociale care au contact direct cu meseriile legate de mare și fluviu.

Confruntându-se cu hegemonia Rusiei și Turciei în Marea Neagră, din secolele al XVIII-lea și al XIX-lea, conducătorii europeni au încercat să suplinească lipsa unui „*plămân adevărat*” pentru această zonă a Europei cu unul artificial. Au dezvoltat infrastructura porturilor dunărene, în așa fel încât acestea să-și poată proiecta, în primul rând, interesele economice pe spațiul Mării Negre, cu extindere spre spațiile controlate de către Turcia și Rusia, la vremea respectivă.

Dezvoltarea infrastructurii la gurile Dunării era atunci o necesitate politică, economică și comercială europeană, care a făcut ca Sulina și Brăila să capete o dezvoltare deosebită. Acestea au devenit orașe de importanță europeană, prin stabilirea aici a unor influente instituții europene, importanță de care nu s-au mai bucurat mai târziu.

Principalele Române au avut, în schimb, puține inițiative de expansiune a intereselor spre zona Mării Negre sau a Dunării mijlocii, acestea axându-se pe o politică bazată pe valorile burgheziei agrare a vremii. Ochii, mintea și sufletul burgheziei românești nu erau îndreptate decât spre pământ și roadele acestuia, nicidecum spre mare și potențialul acesteia. Marea și fluviul au fost văzute mai mult ca bariere în fața

invadatorilor și mai puțin ca element de dezvoltare economică și conexiune civilizatoare cu alte culturi, fenomen tipic culturilor continentale.

Un moment de cumpănă pentru poporul român l-a constituit războiul de la 1877 și rezultatele păcii ce i-au urmat. Gândirea vizionară a lui Kogălniceanu a anticipat faptul că nu va exista nicio șansă de recuperare a Basarabiei anexate Rusiei. În aceste condiții, oamenii politici români au pus accentul pe negocierile cu reprezentanții europeni pentru obținerea Dobrogei, teritoriu ce aparținuse aproape jumătate de secol defunctului Imperiu Otoman, ceea ce în final s-a și realizat. Rusia nu avea interese deosebite în zonă la acea dată, iar Imperiul Otoman nu mai avea puteri să și le susțină.

Astfel, fără lupte armate duse special pentru obținerea „ținutului lui Dobrotici”, s-a reintrat în posesia părții de nord a Dobrogei, cu tot ce înseamnă litoral și Delta Dunării, în urma încheierii războiului ruso - româno - turc din 1877-1878, prin semnarea Tratatului de la Berlin.

„Congresul de la Berlin a împărțit Dobrogea între România și Bulgaria. După al doilea război balcanic, în 1913, prin tratatul de la București, România a obținut și partea bulgară, pe care a restituit-o ulterior Bulgariei, în 1940”.⁵

Tratatul de la Berlin a avut o importanță crucială pentru viitorul României și dezvoltarea noastră completă, ca națiune

⁵ Marco Drago (coordonator), *Enciclopedie de istorie universală*, Editura All Educational, 2003, p. 542.

europăeană. România avea posibilitatea dezvoltării legăturilor maritime spre toate punctele globului, cu legături fluviale serioase cu întreaga Europă, cu interese economice, politice sau militare, în diferite regiuni.

După recunoaşterea independenţei României şi alipirea Dobrogei la aceasta, Carol I a fost unul din marii noştri conducători care, sesizând însemnătatea ieşirii la mare pentru ţară, a iniţiat atât programe de integrare paşnică a Dobrogei la restul României, cât şi de dezvoltare a localităţilor dobrogene, cu accent pe Constanţa. În aceşti ani, Carol I a comandat studii de valorificare a potenţialului Dobrogei, a trimis ingineri şi ofiţeri pentru evaluarea regiunii recent alipite, a analizat posibilitatea construirii unui port la Constanţa (pe vremea aceea erau doar nişte cheiuri de lemn aflate în bătaia furtunilor), a ordonat studierea posibilităţii de construire a altor porturi la mare şi a cerut studii de hidrografie şi piscicultură a Mării Negre. De asemenea, a ordonat proiectarea şi construirea infrastructurii portuare şi de transport care să lege Dobrogea de restul ţării şi România de restul lumii. Pe timpul lui Carol I au fost executate lucrări ce aveau să devină elemente de referinţă ale României: podul lui Saligny de la Cernavodă şi silozurile de cereale din portul Constanţa.

Tot Carol I a început construcţia portului Constanţa, ca principală poartă a României la mare şi a iniţiat răscumpărarea de la statul englez a căii ferate care lega Bucureştiul de Constanţa.

Concomitent cu dezvoltarea şi modernizarea infrastructurii de transport, a fost creat Serviciul Maritim Român şi a fost promovată o politică navală orientată spre

apărarea intereselor naționale și a independenței noului stat român.

În toată această evoluție istorică, marea a fost și este poarta de legătură cu celelalte civilizații ale lumii, lucru prea puțin conștientizat la nivelul poporului român.

Carol I nu a fost un om al mării: „*Nu-mi place marea, îmi vine rău de la mare*”, îi spunea el viitoarei regine Maria a României - nepoata reginei Victoria a Angliei, pe atunci o fetiță de 17 ani - când aceasta îl ruga să o ducă să vadă marea și să iasă pe mare. Carol I vedea în deplasările la Constanța doar o obligație a unui om de stat care trebuia să construiască acolo un port, docuri și silozuri. Nu vedea bogăția mării și oportunitățile ei dincolo de simpla necesitate de construire a portului, nu înțelegea dorința tinerei principese de a ieși pe mare. Este o diferență fantastică între vibrația conștiinței continentale și cea a conștiinței maritime. Regina Maria a României scria:

„Mi-am crescut copiii să iubească marea. Am putut obține pentru ei ce nu putusem pentru mine, lungi și fericite săptămâni la mare, așa că Constanța deveni pentru ei ce a fost Osborne, Devenport și Malta pentru mine. Și ziua fericită pentru mine veni când am putut să-mi trimit al doilea fiu la marină, în Marina Britanică, unde numele Bunicului său este încă iubit și cinstit, și a făcut din el un marinar după inima mea”.⁶

⁶ Regina Maria, *Ce înseamnă marea pentru mine*, editată în Revista Marinei 1926, Atelierele „Curierul judiciar”, SA, 1926, București, p. 11

Din descrierea pe care o face Regina Maria a României, în lucrarea „*Ce înseamnă marea pentru Mine*”,⁷ se poate observa ce înseamnă o puternică conștiință maritimă în cazul unei personalități a unui stat maritim sau, mai mult, ce înseamnă marea pentru o descendentă a familiei regale britanice - fiică de amiral - în comparație cu un descendent al unei familii germane, pentru care marea nu însemna decât o obligație, luată în serios, de dezvoltare a unui stat pe care a fost pus să îl conducă și nimic mai mult.

România este un stat maritim, chiar dacă la nivelul poporului conștientizăm sau nu acest lucru. Din păcate, acest fapt nu a fost și nu este conștientizat nici la nivelul politic al statului din ultimele secole.

România are interese maritime care trebuie susținute, iar despre promovarea acestora se poate vorbi numai în măsura posibilității creării și apărării lor, oriunde și ori de câte ori este nevoie, pe mările și oceanele lumii, prin proiecția unei *puteri maritime* pe zonele de interes.

Toate acestea pot fi puse în practică, cu o eficiență sporită, prin intermediul *puterii maritime*.

1.2. Puterea în relațiile internaționale, element de forță în evoluția statelor

Conținutul și modalitatea de utilizare a Conceptului de putere sunt determinate de mediul politic și cultural.

⁷ Idem p. 7

„Puterea poate cuprinde orice stabilește și menține controlul omului asupra omului. Deci puterea acoperă toate relațiile sociale care servesc acestui scop, de la violența fizică până la cele mai subtile legături psihologice prin care o minte o controlează pe cealaltă”.⁸

Politica locală, națională, internațională, precum și politica economică, militară sau orice alt fel de politică, reprezintă, în final, doar o luptă pentru putere. Oricare ar fi scopurile ei finale, puterea este întotdeauna primul obiectiv. Decidenții politici pot avea drept scop final libertatea, prosperitatea, securitatea sau puterea însăși. Aceștia și-ar putea defini scopurile în termenii idealurilor economice, filozofice, religioase sau sociale dar, ori de câte ori încearcă să-și realizeze scopurile prin intermediul politicii, trebuie să se implice în lupta pentru putere.

Orice stat are interese politice, economice și militare, însă pentru realizarea acestora trebuie să existe întotdeauna o pârgă numită putere, iar dacă aceasta nu există, ar trebui creată. Din acest punct de vedere, unele state și-au creat-o, altele, nu. În funcție de puterea de care dispuneau, acestea au avut sau nu, un cuvânt de spus la masa internațională și, de asemenea, au creat sau nu, prosperitate pentru poporul lor. Astfel, sunt foarte multe modele în istorie, atât de state care au reușit să creeze prosperitate pentru popoarele lor, cât și de state care au fost în stare doar să creeze prosperitate pentru altele.

⁸ Hans J Morghentau, *Politica între națiuni – Lupta pentru putere și lupta pentru pace*, Editura Polirom, 2007, p. 50.

Marea majoritate a modificărilor de poziție în ierarhia statelor se datorează în primul rând unor conducători vizionari, care au fost capabili, la un moment dat, să creeze sau să profite de situații favorabile. Tocmai prin aceasta s-au diferențiat, de-a lungul istoriei, unele state de altele: prin puterea liderilor de a imprima popoarelor idealuri și de a le schimba modul de gândire, conștiința de neam și concepția asupra rolului și locului acestora în lume. Toate aceste schimbări nu s-au făcut într-o singură generație, cu un singur om, ci printr-o continuitate coerentă de impunere a unor concepte sau politici. În același timp, în mod covârșitor a contat și seva poporului respectiv, care a scos în față o asemenea personalitate sau o pleiadă de personalități, în niște momente cruciale pentru statele respective.

Se poate observa, de altfel, în istoria marilor popoare, că acestea au avut la un moment dat, în evoluția lor, un conducător genial care a fost în stare să vadă peste secole și să schimbe esențial direcția evoluției statului respectiv. Prin politica pe care au dus-o, unii au reușit să schimbe, evoluția statelor pe care le conduceau, în timp ce alții fie și-au salvat popoarele, fie au mobilizat mase mari de oameni, ducându-și popoarele în pragul colapsului sau pe noi poziții de putere. În acest context pot fi enumerați: Frederic cel Mare, Otto von Bismarck, în Germania; Petru cel Mare, în Rusia; Alfred T. Mahan și președinții Roosevelt și George Washington, în Statele Unite; Decebal, Titulescu, Kogălniceanu, în România, Gengis Han, în Mongolia; Alexandru cel Mare, în Macedonia; Cardinalul Richelieu, Napoleon Bonaparte, în Franța; Winson Churchill, în Marea Britanie. Toți aceștia și mulți alții au

demonstrat că un om poate schimba destinul unui popor sau îi poate influența în mod major existența.

Marii conducători au modificat percepția popoarelor despre ele însele. Unii dintre aceștia au fost chiar în măsură să le îndepărteze concepțiile de state marginale, de popoare slugi sau de state născute pentru a trăi în umbra altor state, re poziționându-le în ierarhia mondială. Acest lucru nu s-a făcut în ani, ci în zeci și chiar sute de ani.

Din perspectiva realismului în relațiile internaționale, trebuie să se țină cont de faptul că, în general, interesele unui stat nu se realizează de la sine, ci se impun. Astfel, un stat care are vocație regională sau internațională, își va impune dorințele sau politicile asupra celor din jur, în condițiile în care acesta are această capacitate. Nimeni nu cedează un loc câștigat, de bună voie. De-a lungul istoriei, putem constata, fără mare greutate, că statele, în diferitele lor forme de organizare, au luptat pentru drepturile sau dorințele lor. Rareori s-a întâmplat ca un stat să primească ceva dezinteresat, fără să dea ceva la schimb, în majoritatea covârșitoare a cazurilor, statele luptând pentru a-și îndeplini idealurile .

Mearsheimer⁹ remarca:

„Scopul dominant al fiecărui stat este de a-și maximiza proporția din avuția mondială, ceea ce înseamnă dobândirea de putere pe seama altor state”.¹⁰

⁹ John J. Mearsheimer: n. dec. 1947 Reputat profesor de Relații Internaționale la Universitatea din Chicago. Cunoscut pentru cartea sa despre realismul ofensiv: *Tragedia Marii Politici Energetice*; mai recent Mearsheimer a atras atenția ca și co-autor al cărții *Lobby-ul israelian și politica externă americană*. În România este cunoscut prin lucrarea sa: *Tragedia politicii de forță*.

Bogăția lumii la un moment dat este constantă, iar dorința și acțiunea statelor de a dispune integral sau parțial de aceasta, sunt diferite. Procentul este diferit, în funcție de presiunea pe care sunt în măsură să o creeze sau de proiecția forței pe care sunt în stare să o exercite asupra celorlalte state, în lupta pentru accesul la bogăție.

În istoria sistemelor internaționale nu au existat și nu vor exista niciodată puteri permanente. Este o caracteristică a acestei omeniri să lupte continuu pentru modificarea echilibrului de putere. În trecut, lupta s-a făcut cel mai adesea pe căi violente, în timp ce în ziua de azi se face cu mai puține victime de război și mai puține pierderi colaterale.

Confruntările pentru modificarea balanței puterii nu vor înceta niciodată, iar statele își vor utiliza politicile revizioniste atâta timp cât vor considera că pot modifica această balanță, la un preț rezonabil pentru ele.

Când se vorbește de balanța de putere nu se face referire numai la echilibrul talerelor la nivel global, ci și la situația pe plan regional, interstatal sau intrastatal.

În concepția realiștilor consacrați ai relațiilor internaționale, un stat poate fi considerat mare putere dacă are suficiente forțe - personal, informații, tehnică, tehnologie, nivel de pregătire - pentru a reprezenta un adversar serios, într-un război convențional, împotriva celui mai puternic stat din lume. Finalitatea războiului nu este înfrângerea adversarului, ci transformarea războiului într-un conflict de

¹⁰ John J. Mearsheimer, *Tragedia politicii de forță-realismul ofensiv și lupta pentru putere*, Editura Antet XX Press, 2003, p. 7.

uzură din care statul dominant să iasă slăbit, chiar dacă, în cele din urmă, va câștiga războiul.

Puterea în relațiile internaționale acoperă o gamă mult mai variată de aspecte. Forța militară nu mai are aceeași greutate ca în secolele trecute, când majoritatea diferendelor se rezolvau pe calea armelor. În contextul extinderii globalizării, interdependența dintre state este mult mai puternică. Acest fapt duce la conexiuni internaționale mult mai complexe, care accelerează sau frânează luarea unor decizii, putând fi din ce în ce mai greu de controlat. Forța militară a rămas ultimul argument, în momentul în care toate celelalte argumente au dat greș.

Un exemplu de importanță decisivă în conturarea interdependenței complexe în relațiile internaționale a fost criza petrolului din 1973, cu consecințele sale în plan economic și politic. Această criză a pus în evidență un fapt nou pentru anii de început ai globalizării: un grup de state mici, fără a deține o putere politico-militară egală sau superioară marilor puteri, ajung să aibă o influență majoră asupra deciziilor acestora și a relațiilor internaționale, în ansamblu. Astfel, o problemă de genul „*low politics*” - mica politică - ajunge să fie de maximă relevanță pentru marea politică, „*high politics*”, deci și pentru securitatea statelor, cu implicații în echilibrul de putere mondial.

Structura de putere a lumii este într-o continuă schimbare. Istoria a demonstrat în permanență acest fenomen. Dacă în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, Statele Unite au luptat alături de Uniunea Sovietică, China, Marea Britanie, Franța împotriva Germaniei, imediat după aceea, pe

timpul războiului rece, Statele Unite s-au aliat cu Germania, Franța, Marea Britanie, Japonia, împotriva Uniunii Sovietice și Chinei. Nivelul de teamă construiește și întărește alianțele. Dacă Franța, Marea Britanie și Germania au fost aliante timp de aproape jumătate de secol, până spre sfârșitul războiului rece, în momentul reunificării Germaniei, primele două au început să-și facă griji, gândindu-se la pericolele potențiale care se pot naște din reapariția unei mari puteri europene cu o istorie războinică.

Statele cu veleități de puteri mondiale sau regionale au încercat întotdeauna să-și maximizeze procentul din puterea mondială. Ele au căutat permanent, prin diferite mijloace, ca balanța de putere să se încline în favoarea lor, pe zona de interes pe care o aveau. Pentru atingerea scopurilor, acestea au utilizat întotdeauna o multitudine de mijloace, de natură politică, diplomatică, economică, informațională sau militară, plecând de la mentalitatea de tip „*joc cu sumă nulă*”: câștigul unuia este întotdeauna pierderea celuilalt.

Un exemplu concludent în „*jocul*” pentru menținerea „*echilibrului de putere*” în Europa ultimei jumătăți de mileniu l-a constituit poziția Angliei, ca mare putere, versus alte mari puteri sau state europene importante: Franța, Imperiul Habsburgic, Prusia, Germania, Rusia, Polonia, Austria, etc. În 1512, Henric al VIII-lea al Angliei s-a aliat cu Habsburgii împotriva Franței. În 1515, acesta a încheiat o alianță cu Franța împotriva Habsburgilor. În 1522 și 1542, s-a alăturat Habsburgilor împotriva Franței. În 1756, Marea Britanie s-a aliat cu Prusia împotriva Habsburgilor și Franței. În 1793, Marea Britanie, Casa de Habsburg și Prusia, s-au aliat împotriva lui Napoleon. În 1914, Marea Britanie s-a alăturat

Franței și Rusiei pentru a înfrunta Germania și Austria, iar în 1939 s-a aliat cu Franța și Polonia împotriva Germaniei. Toată această istorie nu face decât să demonstreze că politica statelor va acționa pentru menținerea unui echilibru de putere, care să nu permită unui stat să devină hegemon în lume sau la nivel regional.

Prin lupta pentru putere se dorește poziționarea unui stat pe una din treptele ierarhiei mondiale. Prin această poziționare statul respectiv își poate impune punctul de vedere asupra celorlalți, conform concepției lui Robert Dahl,

„(A) are putere asupra lui (B), în măsura în care (A) îl poate determina pe (B) să facă un lucru pe care altfel (B) nu l-ar face”¹¹.

Dar lupta pentru putere nu se rezumă doar la poziționarea într-un anumit clasament, ci și la accesul direct sau indirect la resursele celorlalte state cu care s-a aflat, în „*competiție*”.

1.3 Puterea ca instrument

Puterea și lupta pentru putere sunt prezente ca fenomen în toate domeniile în care și-a pus amprenta umanitatea. Există în mod natural o luptă pentru cucerirea unei poziții, în orice activitate, iar aceasta a fost, de-a lungul istoriei, un motor al evoluției umane, atâta timp cât nu a dus la distrugerea de vieți

¹¹ Robert Dahl, *The concept of Power*, Behavioral Science 2 nr.3 (iulie 1957), p. 202.

omenești, a culturii universale sau naționale și a bunurilor materiale. Uneori, în lupta unor popoare pentru „*evoluție*” au fost distruse civilizații superioare popoarelor agresoare. Specia umană a fost și este caracterizată printr-un mare grad de agresivitate, în majoritatea cazurilor determinat de lupta pentru acapararea puterii. În același timp, studiile făcute pentru domeniul militar au devansat tehnologiile civile cu câteva decenii, dar s-au întors către aplicații nonmilitare și au fost mai târziu un motor pentru dezvoltarea societății. Invențiile lui Leonardo da Vinci, făcute în secolul al XV-lea, au devansat cu multe secole posibilitățile timpurilor sale.

„Cercetările lui sunt uluitoare prin anvergura lor: proiecte pentru ghiulele de tun umplute cu șrapnele, rachete balistice, tunuri cu încărcare pe la chiuloasă, tunuri cu foc repetat, tunuri cu abur și tunuri cu mai multe țevi, ..., poduri de pontoane”¹².

De altfel, o mare parte din studiile acestuia au fost sponsorizate de către regii epocii pe care a trăit-o, fiind canalizate spre tehnologiile pentru război: aeronautică, arme pentru războiul terestru, arme pentru războiul naval (costume de scafandru, bărci semisubmersibile dublu carenate - precursorile submarinului de astăzi).

Toate acestea au fost făcute cu un scop unic: lupta pentru putere a statelor.

Morgenthau făcea referire la aceasta, spunând:

¹² Charles Gibbs-SMITH, *Invențiile lui Leonardo da Vinci*, Ed. Meridiane, București, 1982, p. 7.

„Puterea acoperă toate relațiile sociale care servesc acestui scop, de la violența fizică, până la cele mai subtile legături psihologice prin care o minte o controlează pe cealaltă”¹³.

Lupta statelor/națiunilor pentru putere zonală, regională sau internațională a fost și este un fenomen continuu. Nivelul puterii unui stat, la un moment dat, a fost variabil, în funcție de elementele care dădeau pondere puterii la acel moment dat, de vitalitatea poporului, de dorința și clarviziunea clasei politice/conducătorilor de a ridica națiunea respectivă deasupra altor națiuni. Astfel, în secolele al XVI-lea și al XVII-lea, secole de cuceriri coloniale, Spania a fost unul din cei mai activi actori în lupta pentru putere; cu ajutorul puterii sale maritime, a ajuns să dețină mai mult de jumătate din teritoriile de peste mări, în anul 1580 cucerind Portugalia, ce deținea la rândul ei jumătate din coloniile lumii. Dar, în momentul în care nu a mai fost în stare să-și mențină puterea maritimă, a intrat în cădere liberă. După momentul de glorie al secolului cuceririlor, Spania nu a mai reușit să ocupe o poziție însemnată la masa marilor națiuni, în ultimele secole ajungând să dețină un rol limitat pe scena politică a lumii.

Statele Unite, Federația Rusă și China au astăzi altă poziție internațională pe scara marilor puteri, în comparație cu cea avută în urmă cu 80 de ani, poziție recunoscută în primul rând datorită *puterii maritime* pe care au fost capabili să o construiască.

¹³ Hans J Morgenthau, *Opere citate*, p. 50.

State care în urmă cu 2.000, 1.000 sau 500 de ani erau imperii ce se întindeau pe câte un continent, au dispărut sau au devenit insignifiante în corul națiunilor. Imperiul Roman, după implozie, a devenit un stat de nivel mediu, dar și-a păstrat statutul de *putere maritimă*. Puterea republicilor genoveză sau venețiană este astăzi doar istorie, dar acum 6-7 secole împărțeau comerțul mediteranean și al Mării Negre, având nenumărate orașe porturi pe coastele celor două mări. Republicile maritime ce aveau ambasadori la curțile marilor state europene în urmă cu 6-7 sute de ani, au ajuns doar orașe cu valoare turistică.

Modificarea continuă a poziției națiunilor este o consecință naturală a luptei pentru putere, care nu a avut în permanență aspecte belicoase, dar a fost și este un fenomen continuu. Lupta pentru putere a fost o prezență neîntreruptă pe timpul „*Războiului rece*”, a „*Păcii reci*” de mai târziu și continuă sub diferite forme și până astăzi.

Crizele regionale și mondiale care au zguduit națiunile după primul război mondial au fost în mare parte efecte ale unei lupte pentru putere economică sau financiară, scăpate de sub control. Îngenuncherea sistemului sovietic nu a fost un rezultat al confruntării unor sisteme militare, cum s-ar fi crezut inițial, ci un rezultat al unei confruntări pentru putere, obținut cu arme economice.

Din această perspectivă, majoritatea statelor sunt într-o permanentă competiție pentru a asigura națiunii lor o poziție superioară în raport cu altele.

În anul 1904, Halford Mackinder și-a făcut cunoscută teoria sa geopolitică, „*The Geographical Pivot of History*”, într-o conferință susținută la Societatea Regală de Științe și

publicată mai târziu în „*Geographical Journal*”. Conform acestuia, istoria umană s-a desfășurat sub determinarea unui conflict permanent între popoarele continentale și cele maritime:

„În mai multe cicluri istorice, popoarele continentale s-au simțit, datorită configurației geografice, într-o situație de axfiere a puterii lor și au încercat să cucerească popoarele maritime”¹⁴.

În antichitate, popoarele continentale au reușit în două rânduri cucerirea unor state maritime, respectiv a coloniilor grecești de către Macedonia și a Cartaginei de către Roma. Mackinder a localizat centrul puterii continentale în inima Eurasiei, arătând că acel

„gigantic baros asiatic, care mai încercase prin mongoli să cucerească Europa, tinde să își subordoneze zonele maritime”¹⁵.

În analiza sa, Mackinder explica percepția de autosufocare resimțită de popoarele continentale, ce avea mai multe surse și consecințe:

„Spațiul imens al Eurasiei, dificil de străbătut și de controlat suscitase construcții politico-statale autoritare

¹⁴ Halford Mackinder, *The Geographical Pivot of History*, Geographical Journal, 1904

¹⁵ Halford Mackinder, Opere citate

și primitiv-expansioniste”¹⁶. Pe de altă parte, „condițiile climaterice continental-excesive, precum și accesul limitat la căile navigabile libere au generat în permanență un sentiment de frustrare”¹⁷.

Toate acestea au dus la o goană continuă după teritorii mai primitoare, care să dețină ieșiri la mare.

1.4 Puterea, element al unei corelații de factori

Puterea, în general, nu se poate manifesta de sine stătător, ci doar în corelație și comparație cu altă putere. Astfel, Robert Dahl¹⁸ demonstrează în scrierile sale că

„puterea se manifestă doar în cadrul unei relații care duce la stabilirea unei mulțimi de comportamente (C), ale unei mulțimi de actori (B), în urma acțiunii unui actor sau a unei mulțimi de actori (A)”¹⁹.

Așadar, puterea unei națiuni este determinată de o multitudine de factori materiali și imateriali, care fac imposibilă egalitatea puterii a două state.

Putem presupune că (A) este mai puternic decât (B) dar, în majoritatea cazurilor, este greu de definit ce îl face pe

¹⁶ Halford Mackinder, *Opere citate*

¹⁷ Halford Mackinder, *Opere citate*

¹⁸ Robert Dahl: a fost profesor emerit în științe politice la Universitatea Yale, unde a obținut titlul de doctor în științe politice în 1940, fiind unul dintre cei mai distinși oameni de științe politice.

¹⁹ Robert Dahl, *The concept of Power*, Behavioral Science 2 nr.3 (iulie 1957), p. 202.

(A) mai puternic decât (B), mai ales între state cu puteri considerate ca fiind apropiate. Este simplu de comparat puterea Albaniei sau a Republicii Dominicane cu cea a Italiei, Greciei sau Turciei, de exemplu. Dar este foarte complicat de comparat două puteri relativ egale. De aceea, trebuie să presupunem că (A) și (B) dețin câte un „*generator de putere*”, care le pune la dispoziție instrumentele prin care se pot situa la un anumit nivel al puterii comparate la un moment dat. Performanțele inegale ale acestor „*generatoare de putere*” stabilesc în ce poziție se vor așeza posesorii lor în cadrul relației de putere. Este imposibilă o analiză a relației de putere „*in abstracto*” fără a se ține cont de contextul economic, social și mental al epocii.

Ordinea mondială nu este rezultatul unui raport de forțe, ci al unei decizii umane care exploatează acest raport. Performanțele inegale ale „*generatoarelor de putere*” stabilesc în ce poziție se vor așeza statele în cadrul relației de putere. Puterea se manifestă doar în cadrul unei relații care duce la stabilirea unei mulțimi de comportamente ale unui actor, în urma acțiunii unui alt actor.

În timp, atât performanțele „*generatoarelor de putere*” cât și conținutul „*viziunilor asupra fenomenelor*” pot varia. Aceasta duce la schimbarea ordinii. Conținutul „*viziunilor*” este mai stabil decât performanța „*generatoarelor de putere*”, dar o schimbare, oricât de mică, determină în mod automat schimbarea ierarhiei.

1.5 Lupta pentru putere – politica de prestigiu

Lupta pentru putere se duce cu toate mijloacele: politice, diplomatice, economice, informaționale sau militare. Nu întotdeauna politica economică a unui stat în relație cu altul se poate justifica exclusiv în termeni pur economici, dar poate fi profitabilă în termenii strategiei politice urmărite. Politica economică a Uniunii Sovietice, vizavi de statele socialiste sau cele aflate sub influența sovietică, a fost cel mai adesea păguboasă din punct de vedere economic, dar efectele în plan politic au fost benefice. Acest gen de ajutor economic, a dus la o recunoaștere a tutelării sovietice și acceptul tacit al intruziunii sovietice în politica internă. Uniunea Sovietică a demonstrat că este în măsură să susțină state aflate în dificultate, element aflat doar în apanajul statelor puternice, dezvoltate economic. Faptul că realitatea internă spunea altceva, a contat mai puțin pe piața internațională, pentru miza politică pusă în joc.

Același lucru s-a putut constata pe cealaltă parte a baricadei ultimelor decenii ale războiului rece. Statele Unite au urmărit scoaterea Poloniei de sub influența sovietică prin împrumuturi nerambursabile, cu care băncile americane au susținut Polonia. Acest lucru i-a asigurat acesteia un anumit grad de independență față de Uniunea Sovietică. A fost o afacere cu pierderi financiare asumate pe termen imediat, dar benefică din punct de vedere politic pe termen mediu și economic, pe termen lung.

Puterea și lupta popoarelor pentru a o deține nu au constituit niciodată un scop în sine. Dar deținerea unei puteri a fost considerată echivalentă cu a deține un instrument cu care

se poate acționa pentru realizarea indirectă a unui obiectiv/scop al unui stat asupra altuia.

Politica de prestigiu este și ea o formă de manifestare a luptei pentru putere pe scena internațională. Este un instrument de punere în evidență a puterii unui stat. În lupta pentru putere, ceea ce gândesc alții despre noi este la fel de important ca și ceea ce dorim să se creadă despre noi, chiar dacă acest lucru nu este conform realității.

Politica de prestigiu este foarte vizibilă în domeniul *puterii maritime*, ca parte a puterii statului și ca cel mai inofensiv mod de a o afișa. Cel mai adesea, marile puteri își etalează grupările navale sau flotele în vizite oficiale în porturile statelor pe care vor să le impresioneze cu forța lor. Acestea execută marșuri și exerciții în apele internaționale în imediata apropiere a apelor teritoriale ale statelor țintă a politicii de prestigiu. Efectele sunt imediate și de mare rezonanță, fără ca statul vizat să aibă motive susținute de uzanțele internaționale pentru a reacționa la o trecere inofensivă prin apele internaționale.

Scopul politicii de prestigiu este acela „*de a impresiona alte națiuni cu puterea pe care o deținem sau pe care dorim să se creadă că o deținem*”²⁰. În acest sens, forțele navale sunt printre cele mai utile instrumente diplomatice.

Flotele sau grupările navale au o mobilitate și libertate de manevră deosebite, comparativ cu alte instrumente ale diplomației politicii de forță. Prin dreptul de navigație liberă, nestingherită în apele internaționale, cât și în ape situate la o

²⁰ Hans J Morgenthau, *Opere citate*, p. 117.

distanță foarte apropiată de coasta oricărui stat (12 Mm- aprox. 23 Km), flotele pot face și fac demonstrații de forță în imediata apropiere a litoralului oricărui stat maritim, fără ca acesta să o poată considera formal, ca fiind un act ostil. Acestea au capacitatea de a-și proiecta forța până la 2-300 de km în interiorul teritoriului statului advers, fără un efort deosebit.

În timp ce prezența forțelor navale nu este vizibilă în larg de către omul de rând, ele sunt un puternic factor de descurajare și presiune pentru posibili adversari, deoarece aceste forțe pot ajunge rapid și pot rămâne o perioadă nedeterminată în zona de acțiune.

Desfășurarea de rutină a grupărilor navale, în marea liberă, transmite un puternic mesaj, aproape oriunde în lume, furnizează capacitatea de a proiecta puterea militară și de a face presiuni reale, fără a provoca un război

Această prezență amintește potențialilor adversari de capacitatea militară a statului respectiv de a-și rezolva diferendele.

Factorii de decizie politică pot trimite în orice moment nave, grupări navale sau flote, oriunde în lume, pe o suprafață care reprezintă mai mult de două treimi din suprafața pământului. Statele nu au obligația de a obține în avans anumite drepturi de acces din partea vreunui stat, bazându-se pe dreptul la liberă circulație în marea liberă.

În istorie există numeroase exemple ale efectelor politicii de prestigiu duse cu mijloace navale sau numeroase semnale date lumii internaționale prin mijloace navale.

Astfel, în 1891 flota franceză a făcut o vizită în portul Kronstadt, iar anul 1893 este marcat de vizita flotei rusești la

Toulon. Două vizite inofensive, dar de o importanță deosebită, care demonstau o cotitură serioasă în politica celor două state. La scurt timp după aceste vizite s-a încheiat o alianță politică și militară, care avea să schimbe balanța de putere a vremii.

Vizitele inofensive ale unor grupări navale în porturile Extremului Orient doreau să scoată în evidență superioritatea statelor occidentale, puterea pe care o puteau proiecta în zona respectivă.

Statele Unite își făceau simțită prezența periodic în porturile Americii Latine pentru a demonstra capacitatea de a ține sub control emisfera vestică.

Împăratul Wilhelm al II-lea a întreprins o vizită în portul marocan Tanger la bordul unei impresionante nave de luptă, în momentul în care autoritatea colonială a Germaniei era contestată. A fost o măsură de contracarare a încercării Franței de a se impune în zonă, folosind o flotă ca mijloc pașnic, dar mesajul era cu totul altul.

Marșurile flotei a 6-a în Mediterana din timpul războiului rece, urmate de o continuă prezență americană în porturile grecești, turcești și italiene au fost semnale serioase pentru a contracara pretențiile sovietice în regiune.

Politica de prestigiu din aceste cazuri a avut și scopul descurajării unui inamic prezumtiv, nenominalizat. Cel mai adesea se mizează pe faptul că prestigiul unei țări este suficient de mare pentru a intimida agresorul să pornească războiul. Vorbim aici de o demonstrație de forță și de voință a unui stat, elemente care, însumate, pot înclina mult balanța, în calculele politice, chiar dacă calculele de stat major arată altceva.

România, în ultimii 20 de ani, a utilizat această inofensivă formă de manifestare a puterii, în general și a

puterii maritime, în special, sub forma conceptului „*show the flag*”, acțiune de mai mică presiune, dar care pune în evidență existența unei flote, precum și faptul că România are capacitatea economică de a susține o flotă. Este un prim pas pentru a demonstra, pe plan regional, dorința de dezvoltare a unei politici coerente de creare a unei *puteri maritime* a României, la nivelul unui stat de nivel mediu.

Navele militare ale oricărui stat sunt portavoce ale politicii externe ale statului respectiv, din momentul ieșirii acestora din apele teritoriale proprii fiind vectori ai diplomației statului. Forțele Navale sunt puternice elemente de diplomație, trecerea inofensivă prin apele teritoriale ale altui stat fiind permisă de legislația internațională și nefiind considerată act de agresiune, atâta timp cât există acordul statului respectiv. Vizita unei nave militare într-un port străin poate fi considerată ca o acțiune în favoarea sporirii încrederii între state, pe când vizita unui batalion de tancuri într-un oraș străin ar fi considerată, fără îndoială, o agresiune. Este intrată în limbajul comun sintagma „*diplomație navală*”, dar nu s-a întâlnit până acum o diplomație a tunurilor, a tancurilor sau a flotilelor aeriene, acțiuni care pot avea doar conotații de agresiune sau război.

Pe lângă instrumentele convenționale ale politicii externe, adevăratele diplomații ale statelor care dispun de o forță navală utilizează și diplomația navală, prin efectul așteptat al prezenței navelor militare în diferite zone, pentru a-și puncta la momentele potrivite prezența și forța. Trecerea unei nave sau grupări navale prin apropierea coastelor unui stat sau participarea acestora la un exercițiu comun cu flota statului respectiv, este o notă importantă într-o diplomație coerentă, în

care orice acțiune are un scop bine definit și o finalitate bine determinată în timp și spațiu. Prezența navelor militare pe mările și oceanele lumii face parte din politica de prestigiu a statului, ca element al diplomației, având două scopuri finale (end state-uri): prestigiul națiunii și cel mai des, susținerea politicii de status-quo, într-o anumită problemă internațională.

„Războiul nu se încheie cu victoria militară, ci numai cu stabilirea unei distribuții viabile de putere, ale cărei baze trebuie conturate când războiul este în curs de desfășurare”

Hans J Morgenthau

CAPITOLUL 2

CONCEPTELE GENERALE DE PUTERE A STATULUI ȘI PUTERE MARITIMĂ

2.1 Conceptul de putere a statului și elementele acesteia

Mackinder a localizat *puterile maritime* în zonele costiere desfășurate în jurul Europei, Africii și ale Oceanul Indian, adăugându-le mai târziu America de Nord. În teoria lui Mackinder acestea formau „*promontoriul mondial*”.

În contrast, *puterile continentale*, denumite de el „*Heartlandul*”, ar fi putut realiza cea mai mare concentrare de putere mondială, în condițiile mobilizării și unirii resurselor acestora. În acest context, statele maritime deveneau doar o putere de mâna a doua, fără o importanță pe măsura statelor

continentele. El considera că *puterile maritime* își formaseră potențialul de putere doar prin comerț și controlul comunicațiilor maritime, iar

„șansa supraviețuirii acestora din urmă consta în conservarea acestor deprinderi psiho-sociale și fizice și în controlul centurii periferice a Eurasiei”²¹.

Concluzia lui Mackinder nu era deloc încurajatoare pentru statele maritime, iar istoria nu i-a validat-o.

Studiile sale asupra consecințelor celui de-al Doilea Război Mondial indicau ascensiunea Uniunii Sovietice în postura celei mai puternice puteri terestre de pe glob. Acea enormă acumulare de putere din Heartland putea fi contrabalansată doar prin crearea celei mai solide poziții defensive posibile, prin alianța puterilor nord-atlantice. Mackidner a atras atenția asupra faptului că

„puterile maritime își vor putea păstra vitalitatea numai dacă își vor reevalua raporturile cu lumea colonială și vor accepta o redistribuire a beneficiilor și creșterea standardului de viață din regiunile sărace”²².

Este ceea ce a reușit foarte bine Marea Britanie și în mare măsură Olanda, dar nu au reușit Spania și Portugalia.

Revenind la conceptul în discuție, observăm că

²¹ Halford Mackinder, *The Round World and the Winning of the Peace*, Foreign Affairs, XXI, Iulie 1943

²² Idem

„puterea se referă la dominarea omului de către om atunci când este disciplinată de scopuri morale și controlată de garanții constituționale, ca în democrațiile occidentale, dar și când avem de a face cu forța nedomesticită și barbară care-și găsește legea în putere și singura justificare în mărimea sa”²³.

Puterea statelor, în concepția concisă a lui Mearsheimer, are două elemente:

- puterea latentă;
- puterea militară.

Cele două forme de putere se sprijină una pe alta, cresc și descresc împreună.

"*Puterea latentă*" este construită pe elemente ce țin de capacitatea politică, diplomatică, economică, bogăția statului, capacitatea guvernelor de a crea creștere economică, populația, potențialul poporului de a susține efortul de război, bogățiile naturale exploatabile într-un orizont de timp palpabil etc.

"*Puterea militară*" se bazează pe cele trei componente: terestră, aeriană și navală, care dezvoltate echilibrat, în funcție de politica statului, adecvată unei perioade istorice, poate duce la performanță. De asemenea, poate crea o putere militară credibilă pe plan regional sau mondial. Dezvoltarea unilaterală a uneia dintre cele trei componente în detrimentul celorlalte nu poate duce decât la proiectarea unei structuri militare, care nu va constitui niciodată o putere militară și care nu poate duce la crearea unei puteri credibile a statului respectiv.

²³ Hans J Morgenthau, *Opere citate*, p. 50.

Puterea maritimă este o componentă a puterii statului și acoperă ambele domenii ale acesteia. Comparativ cu puterea terestră, navală sau aeriană, care sunt elemente ale puterii militare, *puterea maritimă* conține, la fel ca și puterea statului, atât elemente militare cât și elemente ale puterii latente.

Dacă facem o analiză mai amănunțită a elementelor care afectează puterea națiunilor, putem spune că acestea sunt:

- geografia;
- resursele naturale: hrana;
- averea națională;
- calitatea guvernării;
- capacitatea industrială și tehnologică;
- populația și caracterul național;
- profesionalismul militarilor;
- cantitatea și calitatea forțelor armate.

2.2. Elementele puterii unui stat și locul *puterii maritime*

Puterea este unul din fenomenele pentru care s-au dus cele mai multe conflicte pe planetă.

„Europa, singura parte a lumii moderne care a funcționat vreodată în cadrul unui sistem multistatal, a inventat conceptele stat-națiune, suveranitate și echilibru al puterii. Aceste idei au dominat relațiile internaționale pentru cea mai mare parte a ultimelor trei secole”²⁴.

²⁴ Henry Kissinger, *Diplomația*, Editura ALL, București, 2008, p. 21

Agregarea statelor naționale care s-a păstrat în mare măsură până astăzi și implicit a puterilor naționale s-a făcut după încheierea păcii de la Westphalia.

Puterea unui stat - puterea politică a statului - în balanța de putere a lumii, nu este un concept independent, ci este în permanență dependent de o multitudine de elemente ale puterii, care o generează. În trecut puterea unui stat se confunda cu puterea militară, cu capacitatea unui stat de a organiza campanii, de a ocupa noi teritorii, de a-și impune sistemul de conducere și a exploata resursele statului ocupat. În ultimele secole, puterea politică a unui stat a depins în mod deosebit de binomul putere economică - putere militară care, dacă s-ar fi dezvoltat independent, n-ar fi dus la apariția puterii statului.

Analiza criteriilor care influențează în mod major puterea unui stat a fost privită și studiată din foarte multe puncte de vedere până la această dată, astfel încât nu voi dezvolta, în continuare, acest subiect, ci doar voi puncta importanța factorilor considerați de bază în formarea unei puteri naționale, accentuându-i pe cei legați de *puterea maritimă*.

Puterea unui stat este generată de două tipuri de factori: un gen de factori considerați "constanți", a căror valoare se modifică foarte puțin pe parcursul unui mileniu și un gen de factori considerați "variabili", a căror valoare se modifică substanțial pe parcursul unui secol, perioadele de referință fiind relative.

2.2.1. Factorii naturali sau geografia unui stat poate intra în categoria „constantelor”, modificându-se foarte puțin în timp, din punct de vedere al influenței acestora în conținutul puterii unui stat. În analiza factorilor naturali ce influențează nivelul puterii unui stat, putem enumera:

- suprafața;
- formele de relief: munții, zonele de câmpie, zonele deșertice;
 - mările, oceanele, râurile și direcția de curgere a acestora;
 - strâmtorile.

Mările și oceanele au constituit obstacole redutabile în fața oricărui inamic. Râurile mari și lanțurile muntoase au constituit dintotdeauna elemente care sunt luate în calculele militare. Din cele mai vechi timpuri, factorii militari și mai târziu cei politico-militari, au încercat să delimiteze statele, unele de altele, prin mari cursuri de apă sau creste ale munților. Marea Britanie, Statele Unite, Australia și multe alte state sunt protejate de suprafețele mărilor și oceanelor ce le înconjoară. Italia este protejată de Mediterana și Munții Alpi, iar Spania, de Pirinei. Rusia este protejată prin însăși imensitatea suprafeței de care dispune.

Lipsa unei frontiere naturale între state a generat fluctuații continue ale poziției graniței, duse până la dispariția de mai multe ori a unor state, cum a fost cazul Poloniei, care s-a interpus între interesele unor mari puteri. Au fost multiple războaie între două state duse pe teritoriul unui alt stat, cazul Belarusului sau Filandei.

Controlul strâmtorilor maritime a constituit un serios motiv de conflict. Statele au angajat resurse uriașe pentru

cucerirea unor poziții de control al traficului naval. Se pot enumera aici războaiele duse pentru cucerirea Bosforului, Dardanelelor, canalului Suez, precum și a strâmtorilor Ormuz, Aden, Gibraltar și Malacca-Singapore. Dacă marea este liberă circulației/tranzitării inofensive a navelor civile și militare, strâmtorile sunt o modalitate de a controla, sub diferite motive, tranzitarea acestora. Această logică s-a păstrat în conștiința clasei militare sau politice, indiferent de organizarea politică a statului. Este deosebit de relevantă fraza lui Denis Healey:

„Dacă o navă trebuie să navigheze dinspre Mediterana către Marea Neagră, ea trebuie să treacă prin Dardanele, indiferent dacă guvernul de la Moscova este țarist sau comunist”²⁵.

State insulare cu dimensiuni continentale, precum Statele Unite, Australia sau Marea Britanie, au fost și sunt protejate, în calea invaziilor, de întinderile de ape. Lanțurile muntoase au izolat statele de invaziile vecinilor sau ale popoarelor migratoare. Râurile mari au constituit granițe naturale între state. Teritoriile întinse au fost permanent o monedă de schimb, pe care unii au folosit-o în tactica "spațiu contra timp". De asemenea, teritoriile întinse prezintă un atu important pentru puterile nucleare, care își pot dispersa economia, populația și capacitățile nucleare pe spații mari, imposibil de lovit în totalitate. În această situație se află Rusia, China, Statele Unite, care pot juca rolul unor mari puteri nucleare. Franța, Marea Britanie, state-națiuni tradiționale, au

²⁵ Denis HEARLEY, *Neutrality*, Editura Ampersand, Londra, 1955, p. 36

un handicap vizavi de suprafețele relativ reduse, raportate la raza de acțiune a bombei nucleare și la efectul acesteia asupra economiei, populației și a capacităților nucleare terestre.

2.2.2. Resursele naturale constituie un element de bază considerat cu valoare relativ constantă în timp, fiind un factor de stabilitate și o sursă de bogăție pentru susținerea economiei și a „*mașinării*” de război. Este vorba aici de capacitatea unui stat de a-și asigura hrana din resurse proprii pe o durată suficient de mare de timp, care să acopere perioada conflictului în care se angajează sau poate fi angajată: materiile prime pentru industrie, în general și producția industrială militară, în special. Un stat care nu-și poate asigura resursele naturale pentru existența poporului și dezvoltarea sa este dependent de alții, fiind într-o relație de inferioritate față de cei de care depinde. Unele state și-au rezolvat, în parte și în condiții normale acest handicap, prin dezvoltarea altor capacități ale puterii, cum ar fi cea tehnologică, un caz clasic de exemplificare fiind cel al Japoniei. Dar dependența de petrol sau alte materii vitale își poate spune cuvântul în orice moment, punând statul în inferioritate și în poziția de a accepta condițiile impuse de un grup de state, în cazul unui embargo sau blocade.

Importanța unor tipuri de resurse a fost variabilă în timp, în funcție de dezvoltarea tehnologică. Dacă în Primul Război Mondial importanța petrolului abia începuse să-și arate valoarea, în cel de-al Doilea Război Mondial, cărbunele, petrolul și oțelul ocupau 75% din ponderea materiilor prime utilizate pentru susținerea războiului. Astăzi tehnologia de vârf pentru susținerea capacităților militare utilizează cu totul alte

materii prime, despre care nici nu se pomenea în urmă cu 70 de ani. În 1936, deținerea de către un stat a uraniului nu avea nici o relevanță din punct de vedere militar, la nici un deceniu după aceea, zăcămintele de uraniu sau accesul necondiționat la acestea și existența capacităților de utilizare a uraniului schimbând balanța puterii relative în lume.

„În 1936 repartiția materiilor prime în consumul industriei militare era: 40% cărbune, 20% petrol, 15% oțel, cupru, sulf, mangan, plumb, câte 4% fiecare, zinc, aluminiu, nichel câte 2% fiecare²⁶.

Pe măsura dezvoltării tehnologice a societății, implicit a cererii domeniului militar, s-a schimbat și ponderea cererii de resurse minerale. În ziua de azi cărbunele are o valoare minoră, însă cererea de materii rare a crescut foarte mult.

Un stat care-și poate asigura, din resurse proprii, cerințele de hrănire a propriului popor are un ascendent serios asupra altuia care se bazează pe importul acestor resurse, riscând foametea și subdezvoltarea, în cazul unei blocaje maritime sau terestre.

2.2.3. Avuția națională este unul din elementele de bază ale puterii. Evoluția și involuția marilor puteri europene din ultimele sute de ani demonstrează cu prisosință acest fapt. Pe timpul lui Napoleon, între 1793 și 1815, Franța a fost cel mai puternic stat european, fiind foarte aproape de îndeplinirea

²⁶ Ferdinand FRIEDENSBURG, *Die mineralischen Bodenschätze als weltpolitische und militärische*, Ed. Enke, Stuttgart, 1936, p. 175.

visului francez de a cuceri întreaga Europă. În aceeași perioadă, Germania era cea mai slabă putere a Europei, fiind înfrântă de Napoleon și eliminată de la masa puterilor europene. O sută de ani mai târziu, Germania wilhelmiană revine în topul marilor puteri europene. Revenirea la masa discuțiilor internaționale s-a făcut pe fondul unei creșteri susținute a bogăției Prusiei, transformată în Germania de către Otto von Bismarck. În 1870, anul izbucnirii războiului franco-prusac, producția de oțel a Germaniei a depășit pentru prima dată pe cea a Franței. Germania a avut o creștere susținută care o aduce la începutul primului război mondial, la un produs intern brut de trei ori mai mare decât Franța. Astăzi cele mai puternice state din punct de vedere economic sunt și cele mai puternice din punct de vedere militar, cu două excepții extreme: Federația Rusă, care nu este o putere economică, și Japonia, care nu este o putere militară.

2.2.4. Capacitatea industrială și tehnologică este un alt element fundamental al puterii unui stat. Calitatea și capacitatea productivă, nivelul de pregătire al angajaților, abilitatea inginerilor, inventivitatea oamenilor de știință, spiritul managerial, sunt calități indispensabile dezvoltării industriale și tehnologice, fără de care nu se poate vorbi de existența unei puteri.

Simpla deținere a unei resurse, considerate strategice la un moment dat, nu duce automat și la urcarea pe podiumul puterilor lumii a unui stat. Atâta timp cât statul respectiv nu deține și instalațiile necesare procesării resursei în cauză și mai departe, atâta timp cât nu are capacitatea tehnologică sau industrială de a o pune în valoare, resursele naturale

considerate „strategice” nu constituie decât resurse ce pot fi puse în valoare prin vânzare.

Statele cu capacități industriale și tehnologice dezvoltate au în permanență în atenție accesul direct la rezervele naturale considerate ca fiind strategice, în condițiile în care nu dispun de ele pe teritoriul lor.

Statele Unite, Germania, Japonia, Marea Britanie, China, Franța, Olanda, Singapore dispun la ora actuală de cele mai mari capacități tehnologice și industriale, care le fac să aibă un cuvânt de spus atât pe piața bunurilor de consum cât și pe cea militară. Niciun stat nu-și permite în ziua de azi să dezvolte numai capacități militare. Tehnologiile militare sunt utilizate, în timp, în domeniul civil pentru amortizarea cheltuielilor făcute. În aceste condiții, se observă o strânsă corelație între națiunile care se situează pe primele locuri în domeniul tehnologiilor de vârf, a exportului mondial și cele care dispun de tehnologii militare avansate. În **anexa 1** este prezentată ierarhia statelor exportatoare, care acoperă foarte mult și din ierarhia celor mai puternice națiuni. Primele 15 state exportatoare nu sunt și primele 15 națiuni ale lumii, dar dintre acestea fac parte primele mari puteri. Excepția de la regulă o constituie statele care exportă masiv materie primă sau materii puțin prelucrate, care nu au capacitatea tehnologică de a obține valoare adăugată mare din resursele pe care le dețin. În contrapartidă putem observa state mici precum Olanda și Singapore, care exportă tehnologie de vârf și tehnică militară de ultimă oră, fiind în măsură să producă nave, submarine și avioane performante, exportate cu o valoare adăugată deosebit de mare. Din analiza traficului comercial naval, putem pune în evidență statele care au o capacitate

economică deosebită, reușind să „pompeze mărfuri” în întreaga lume (**anexa 2**)

O capacitate tehnologică și industrială dezvoltată, susținută și de rezerve naturale din abundență, poate conta semnificativ în statutul de putere sau mare putere a unei națiuni. Din acest motiv nu se poate vorbi de India ca de o mare putere, chiar dacă aceasta are rezerve naturale apropiate cantitativ de cele ale Statelor Unite sau ale Rusiei, posedă bomba atomică și dispune de institute de cercetări ce lucrează în domeniul IT cu un randament deosebit de mare. Totuși, India nu posedă capacități tehnologice și industriale la nivelul resurselor de care dispune. La fel se întâmplă și în cazul statelor dezvoltate tehnologic care nu au suportul resurselor necesare susținerii masive a industriei civile și militare. Cu alte cuvinte, aceste state nu vor deveni niciodată puteri la nivel mondial.

În ultimii ani, ne confruntăm cu o puternică globalizare la nivelul tuturor domeniilor de activitate. Lanțul tehnologic s-a extins pe teritoriul mai multor state. În acest moment există generatori de tehnologie și producători de tehnologie, între care se stabilesc strânse interdependențe. Statele Unite și Japonia sunt cele mai importante generatoare de tehnologie, iar China poate fi considerat cel mai mare producător de tehnologie. Economiiile au ajuns la o denaționalizare nemaiîntâlnită, care practic, determină disoluția statelor, în cadrul unor noi construcții regionale, puternic integrate economic. În aceste condiții, conflictele devin crize ale sistemului care afectează negativ întregul mecanism al economiilor și corporațiilor transnaționale, cu repercusiuni pozitive sau negative pe plan global, în funcție de poziția

anumitor state: de exportatori de armament sau tehnologie militară, de beneficiari ai unor contracte de pe urma conflictelor sau de pierdere sau blocare a unor piețe de desfacere.

2.2.5. Puterea/capacitatea militară. Puterea militară a statului este un instrument prin care acesta poate influența sau își poate impune politica externă asupra altor state, care nu au cu ce combate presiunea puterilor militare.

Capacitatea militară a avut și are în continuare mai mulți piloni de bază: tehnologia, capacitatea industrială militară și civilă, capacitatea de conducere militară, calitatea și cantitatea forțelor militare. Pentru ca un stat să fie considerat putere militară, toți acești piloni trebuie să coexiste simultan și să fie dezvoltati în armonie.

Salturile tehnologice majore apărute în dezvoltarea civilizației umane de-a lungul secolelor au generat cele trei revoluții: agrară, industrială și a înaltei tehnologii, care au creat mutații fundamentale în modul de ducere al războaielor. Inovațiile aduse în conducerea forțelor au creat salturi în cadrul fiecărei generații de război.

Statele europene din secolele XV-XIX se aflau cu o generație tehnologică în fața Americii, Africii sau Orientului Apropiat, astfel încât au putut cuceri aproape trei continente, fără un efort deosebit.

Germania celui de-al Doilea Război Mondial era cu o generație tehnologică în fața Poloniei. Germania utiliza tactica războiului fulger, cu tancuri susținute de aviație cordonate prin radio, care avea în față un inamic polonez ce lupta călare.

Alvin Toffler, în „*Război și antirăzboi*”, a făcut o profundă radiografie a "*fenomenului război*" de-a lungul evoluției sale, punându-l în corelație directă cu cele trei valuri ale dezvoltării umanității.

Pentru "*a pune în operă*" o putere militară, un stat trebuie să dispună de capacități proprii de producție, de o industrie performantă, cât și să fie în măsură ca o parte a industriei să poată produce mijloace de luptă pentru asigurarea efortului de război.

Tot Alvin Toffler, în lucrarea „*Puterea în mișcare*”, definea centrul de putere și caracteriza competitorii în procesul de edificare al noului mediu de securitate, ținând cont de următoarele trei criterii:

- *capacitățile economico-financiare*;
- *potențialul tehnico-științific* de care dispun aceștia;
- *potențialul militar*.

La acestea trebuie adăugat *dinamismul*, respectiv capacitatea de a lua decizii oportune și de a le transforma în fapte per acțiuni concrete, cu finalizare stabilită și cu viziunea evoluțiilor ulterioare, care corespunde capacității de conducere a aparatului militar.

2.2.6. Conducerea militară este unul din factorii care au avut cel mai mare nivel de versatilitate, depinzând în cea mai mare măsură de geniul militar al conducătorului campaniei militare.

Astfel, Otto von Bismark creează instituția „*Statului Major*” ca mână dreaptă a comandantului. În noile condiții, geniul comandantului militar este augmentat cu un aparat tehnocrat de planificare și conducere, care poate veni cu soluții

inovatoare în sprijinul liderului militar și poate conduce forțe de un nivel incomparabil mai mare decât ceea ce putea conduce un singur comandant. În același timp statul major, poate deveni un sistem birocratic care uniformizează nivelul deciziilor, scade nivelul de risc al implicării forțelor și micșorează impactul genialității soluțiilor comandantului. Se poate spune că epoca de astăzi este suprasaturată de utilizarea IT, în luarea unei decizii militare. Astăzi, deciziile se iau numai după îndelungate simulări ale cursurilor de acțiune, iar birocrăția militară este suprasaturată de proceduri de stat major, care standardizează până și modul de gândire al beligeranților. În noile condiții rezultatele luptelor depind tot mai mult de nivelul tehnologiei introduse în luptă. Există doar într-o mică măsură posibilitatea ca, la nivel tactic, rezultatul luptei să fie dat de geniul conducătorului militar. La nivel operativ sau strategic, finalitatea este impusă de nivelul puterilor aflate în conflict și este influențată decisiv de nivelul tehnologiei și resurselor "*aruncate*" în luptă.

De exemplu, geniul militar al lui Frederic cel Mare și-a spus cuvântul în obținerea statutului de mare putere a Prusiei secolului al XVIII-lea. Douăzeci de ani mai târziu, armata prusacă, la fel de puternică, a fost înfrântă de Napoleon, un alt geniu militar al istoriei, care a depășit prin soluții strategice "*mașina de război prusacă*" instruită, disciplinată și bine pusă la punct, dar căreia îi lipseau comandanții de marcă. Prima mare conflagrație sau "*Războiul tranșeelelor*" și-a pus adânc amprenta pe sistemul de gândire al comandanților militari francezi, care încă vedeau războiul, la începutul anilor '40 ai secolului trecut, ca pe un joc static în care va câștiga cel care are tranșeele și sistemul de apărare mai bine puse la punct.

Linia Maginot a fost reprezentativă pentru sistemul de gândire ancrasat al Statului Major francez. Aceștia nu și-au putut imagina efectele introducerii descoperirilor tehnologice asupra strategiei militare într-o conflagrație majoră. Astfel, o mare putere a vremii, cu o armată puternică, o flotă serioasă, care se număra printre cele mai puternice din lume, a fost pusă rapid, în cel de-al Doilea Război Mondial, în poziția de perdant, din cauza incapacității unui comandament de a se adapta la situația reală a noului război și la modul de acțiune al inamicului.

Poporul francez a fost înfrânt de lipsa de decizie a propriilor comandanți. Una din cele mai puternice flote din lume, a uneia din marile puteri ale vremii, Franța, nu a acționat pe timpul Primului Război Mondial, fiind blocată de proprii conducători în porturi. Acesta este unul din exemplele efectelor deciziei sau non deciziei politicianilor și a comandanților militari asupra desfășurării unei conflagrații.

Ar putea fi o caracteristică a gândirii franceze, aceea de a se afla în permanență în defensivă. În majoritatea războaielor duse de către flotele de veliere, amiralii francezi au adoptat tactici corespunzătoare luptei de apărare, navele limitându-se la respingerea atacurilor prin ocuparea unor formații sub vânt. Aceste manevre nu presupuneau o disciplină prea riguroasă și micșorau riscurile acțiunilor de luptă.

„Francezii, cu rare excepții, subordonau acțiunile marinei de război altor considerente militare, le părea rău după banii cheltuiți pe aceasta și prin urmare încercau să-și economisească flota, asumându-și o

poziție defensivă și limitându-și eforturile, la respingerea atacurilor”²⁷.

Istoria "*economisirii flotei*" se va repeta și în cel de-al Doilea Război Mondial.

În contrapartidă, filozofia tacticii amiralilor englezi consta într-o ofensivă permanentă pentru urmărirea, lovirea și distrugerea inamicului.

Acțiunea unor flote mult mai mici decât cea franceză a avut efecte mult mai mari asupra rezultatelor războiului prin acțiunile hotărâte ale unor comandanți, focalizate asupra unor puncte critice ale inamicului. Se pot da aici exemple multiple din istoria navală a lumii, dar aş dori să mă limitez la acțiunile marinei române în cel de-al Doilea Război Mondial, când Forțele Maritime Române, în cooperare cu forțele germane, „*au blocat importante mijloace sovietice care nu au mai putut fi folosite în alte scopuri impuse de războiul pe mare*”²⁸.

Un alt exemplu ar putea fi operațiunea de evacuare a Crimeii. În toamna anului 1943, în Crimeea erau blocate Armata 17 germană și 7 divizii române., care nu mai aveau capacitatea de a opri înaintarea armatei sovietice. În aceste condiții, Forțele Maritime Române și germane au planificat pentru perioada 15 aprilie - 14 mai 1944 "*Operațiunea 60.000*", concepută pentru evacuarea militarilor români și germani. Aceasta s-a finalizat cu salvarea a 103.755 de

²⁷ Alfred Thayer MAHAN, *The influence of Sea Power on History*, 1890; tradusă în limba română sub coordonarea cdor. prof. Univ. dr. Marius Hanganu, Editura AISM, București, 1999, p. 16

²⁸ Nicolae C PETRESCU, *Contraamiralul Horia Măcellariu*, Editura Europroduct, București, 2005, p. 64

militari²⁹, în decurs de o lună, la care, dacă se adaugă evacuările din perioada 29 noiembrie 1943 - 06 aprilie 1944, se ajunge la 112.092 militari salvați de tăvălugul rusesc³⁰. A fost una din cele mai mari evacuări din istoria celei de-a doua conflagrații, rămasă fără ecou, deoarece era opera unor state considerate învinse în război.

Majoritatea comună a oamenilor cunoaște câte ceva despre "*marea evacuare de la Dunkirk (Dunkerque)*" sau "*Operațiunea Dinamo*", una din cele mai mediatizate acțiuni navale, pe timpul căreia au fost evacuați 338.226 militari britanici, olandezi și francezi încercuiți de trupele germane în zona plajelor, dar nu cunoaște nimic despre "*Operațiunea 60.000*".

Sunt exemple de acțiune a unor comandanți militari aflați la conducerea unor flote care au acționat împotriva unui inamic net superior și au avut succes, versus inacțiunea conducătorilor militari ai unor armate sau mari flote, de-a lungul unui întreg război.

2.2.7. Populația este un element de bază în stabilirea nivelului relativ al puterii unui stat, însă în strânsă legătură cu existența și nivelul de dezvoltare al celorlalți factori ai puterii. Dacă China și India se află pe primele două locuri ca număr de populație, nu înseamnă că sunt și primele două puteri în lume. Numărul populației poate fi la un moment dat chiar un factor defavorizant pentru o societate subdezvoltată care trebuie să asigure condițiile minime de trai unei populații imense. Aici se

²⁹ Nicolae C PETRESCU *Opere citate*, p. 104

³⁰ Nicolae C PETRESCU *Opere citate*, p. 105

poate vorbi de India, Pakistan, Bangladesh, Etiopia, Nigeria, Congo, care în următorii 20 de ani și-ar putea spori populația, astfel încât să ajungă în pragul colapsului statal, făcând imposibilă hrănirea acestora.

În același timp, dacă Statele Unite nu ar fi avut o populație apreciabilă, cu un indice demografic ascendent, (previziunile pentru 2030 vorbesc de o populație de 430 de milioane), aceasta nu ar fi putut deveni o superputere mondială. La această populație s-a ajuns și printr-o imigrație masivă, care la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului XX ajunsese la 30 - 40% pe an.

Rusia, din contră, are un indice demografic în cădere liberă, astfel încât este foarte posibil ca în 20 de ani să ajungă la o populație sub 150 de milioane de locuitori, această cifră fiind coroborată și cu destrămarea Uniunii Sovietice.

Populația este unul din elementele puterii, precum și unul din elementele de comparație luate în calculul puterii relative a două state sau în ierarhizarea puterii naționale. Mărimea populației este importantă în cuantificarea capacității unui stat pentru:

- a avea o solidă bază de selecție a resursei umane utilizată în armată încă în timp de pace;
- a susține efortul de război direct pe front;
- a avea resursa umană necesară înlocuirii pierderilor de pe front;
- a avea suficiente resurse umane pentru susținerea industriei de război.

Indicele natalității este un element ținut în permanență sub atenție de către factorii politico-militari. Structura populației pe vârste este direct legată de vitalitatea poporului,

de capacitatea acestuia de a susține proiecte de anvergură, de a avea rezultate în dezvoltarea tehnologică, industrie și de capacitatea de a duce un război. În timp, o politică demografică indiferentă duce la îmbătrânirea populației, scăderea eficienței industriei și micșorarea capabilităților armatei. Este un fenomen des întâlnit la statele europene din zilele noastre. Studiind evoluția populației europene într-o perioadă de mari confruntări între doi inamici redutabili, se observă că între 1870 și 1940, populația Franței a crescut doar cu 4 milioane, pe când cea a Germaniei a crescut cu 27 de milioane, prin unificarea celei din urmă. Prusia avusese 19,3 milioane de locuitori în 1865. După unificare, Germania ajunsese la 34,6 milioane în 1870, respectiv la 45,1 milioane în 1880, cu cea mai mare natalitate din Europa, pe când Franța, în aceeași perioadă, avea 37,5 milioane de locuitori, cu o natalitate în stagnare pe o perioadă de 100 de ani. La începutul celei de-a doua mari conflagrații, Franța putea să introducă în război 5 milioane de oameni, pe când Germania avea la dispoziție 15 milioane. Același raport se păstra însă între Germania și Rusia, în defavoarea statului nazist.

Mărimea populației are o importanță majoră în factorul putere, iar caracterul poporului are un cuvânt greu de spus într-o confruntare. Există popoare disciplinate, popoare cu spirit de sacrificiu, popoare războinice și reversul tipurilor enumerate.

2.2.8. Cantitatea și calitatea forțelor armate pe care un stat le poate susține. Când se discută despre proiectarea unei armate moderne, care să-și poată îndeplini misiunile impuse de către factorii politici, una din întrebările puse, este legată de

numărul de militari pe care un stat trebuie să-l instruiască, și care sunt costurile asumate pentru susținerea acestei armate.

Este o întrebare crucială pe care o pun în discuție toți oamenii de stat responsabili.

Important nu este numai numărul oamenilor angrenați în aparatul militar, ci și distribuția acestora pe Categoriile de Forțe Armate: Forțe Terestre, Aeriene, Navale.

De asemenea, puterea statului mai depinde de nivelul tehnologic de dotare, de nivelul general și special de instruire a personalului militar de pe toate treptele ierarhice, de nivelul comandanților, al comandamentelor, de capacitatea acestora de a crea o armată flexibilă, modernă, bine instruită, în condiții cât mai apropiate de condițiile de luptă în care vor fi trimise. Se pot da exemple de armate mari, bine instruite sau de armate mici, dar cu un factor de multiplicare deosebit de mare (până la cinci ori în 72 de ore), în care nivelul de pregătire al rezervei este foarte apropiat de cel al armatei de profesie.

Cantitatea armatei a fost esențială în războaiele de masă, de pe timpul erei agricole și, mai târziu, industriale. În ziua de astăzi, fără a desconsidera ideea necesității unei armate numeroase pentru un stat care se dorește a fi o mare putere, este din ce în ce mai vizibilă necesitatea unei armate de profesioniști la nivelul de bază, conduse de lideri capabili să utilizeze cele mai noi descoperiri tehnologice implementate în sistemele militare moderne. S-a văzut „eficiența” armatei lui Saddam, cu un milion de oameni sub arme, pregătiți de specialiști sovietici și cu "experiența" a opt ani de război cu Iranul, având un număr impresionant de tancuri și avioane moderne rusești, cu un sistem defensiv bine pus la punct, dar pregătiți să utilizeze tacticile celui de-al Doilea Război

Mondial, al războiului erei industriale. Rezultatele războaielor din Irak au demonstrat că s-a intrat într-o altă eră a războiului, în care masivitatea unei armate devine nefolositoare în fața profesionalismului și tehnologiei.

2.2.9. Caracterul național sau spiritul național este unul din factorii importanți care sunt luați în calcul, în ecuația puterii.

„Diferențele dintre națiuni, măreția lor relativă și răutatea lor, ... tot ce sunt și ce fac (nu într-o anumită epocă, sub influența întâmplătoare a unei mari personalități, cum au fost cartaginezii sub marele Xantipus și apoi sub Hanibal al lor), în tot ceea ce fac fără încetare ca națiune, prin intermediul indivizilor care se schimbă unul după altul, sunt rezultatul acestui spirit...”³¹.

Sunt popoare războinice, care de-a lungul istoriei au trecut prin tăvălugul războiului și sunt popoare pașnice, care în întreaga lor existență nu au generat nici un război. Există elemente de specificitate ale fiecărui popor, de exemplu:

- forța elementară brută și persistența caracterului rus;
- capacitatea de supraviețuire a poporului român;
- încăpățânarea clasei conducătoare a Turciei de a redobândi poziția și puterea defunctului imperiu și

³¹ Serghei GORȘCOV, *The Seapower of the State*, Oxford, Pergamon Press, 1979, p. 57

acceptul cvasitotal al poporului turc de a fi condus de o castă;

- prudență excesivă franceză, care a făcut ca o mare putere să piardă mult prea multe războaie în istoria sa, coroborată cu perfecțiunea logicii acestora, dar fără o finalitate practică;
- tradiționala duritate și șiretenie lipsită de grație a diplomației germane, completată de o duritate a autocrației și tendințele distructive politice și militare moștenite de la triburile germane;
- pragmatismul american, consecvența și credința absolută în mijloacele democratice;
- militarismul distructiv japonez, transformat într-un pacifism exagerat;
- spiritul defensiv militar și ofensiv economic al chinezilor;

acestea sunt doar câteva încercări de a defini unele elemente de specificitate, cu efecte vizibile în poziționarea și modul de acțiune a unor popoare în cazul implicării într-un conflict.

2.4.10. Puterea maritimă constituie una din componentele puterii naționale, pentru statele maritime formată dintr-un complex de elemente militare, economice, educaționale, științifice, diplomatice, de infrastructură, de conștiință, etc.

Luând în calcul factorii descriși în subcapitolul anterior, putem ajunge ușor la rezultatul că Statele Unite sunt singura

superputere mondială, clasându-se între primele zece state ale lumii, pe toți vectorii de putere:

- teritoriu – dispune de o suprafață extinsă, dar nu cea mai mare: 9.364.000 km²;
- populația – locul al 3-lea: 298.213.739 de locuitori, în creștere ;
- nivelul de inventivitate – locul I: cu 270 de laureați la premiul Nobel;
- resurse:
 - locul al 2-lea la producția de cărbuni și gaze;
 - locul al 11-lea la rezervele de petrol;
- putere militară – locul I cumulat la puterea militară și la capacitate de proiecție a forței;
- produsul intern brut: – locul I în lume.

Un alt exemplu simplu de cuantificat este China, care s-a dezvoltat constant, având cel mai mare ritm de creștere din lume în ultimele decenii, menținându-și un ritm pozitiv accelerat și pe timpul prezentei crize mondiale.

Vectorii de putere ai Chinei³² sunt următorii:

- Teritoriu – dispune de un teritoriu extins de 9.596.960 km²;
- Populație – 1,3 miliarde de locuitori cu previziune de a fi întrecut doar de India în 2050;
- Financiar – cea mai mare rezervă de valută din lume.
- Economic – China se situează pe:
 - locul al 2-lea în lume la PIB;

³² http://ro.wikipedia.org/wiki/Republica_Popular_Chinez, accesat la data de 15.03.2011

- locul al 2-lea la puterea de cumpărare;
- Rezerve:
 - locul al 4-lea ca producator de petrol din lume,
 - locul 1 la rezervele de stibiu și wolfram din lume;
 - locul 1 în lume la producția de cărbuni;
 - locul al 3-lea în lume la rezerve de cărbune.
- Putere militară:
 - locul I ca armată din punctul de vedere al efectivelor umane;
 - locul al 3-lea la număr de tancuri;
 - locul al 2-lea la nave de luptă.

Marea Britanie, Franța, Germania, Rusia, Italia, Spania, Australia, România, Turcia, Albania, etc. sunt state al căror nivel de putere este ușor de cuantificat, dar asta nu înseamnă că se poate obține o ierarhizare certă a factorului de putere a unui stat, lucru ce incumbă o analiză mult mai aprofundată, care nu va duce întotdeauna la certitudini.

Puterea unui stat este într-o strânsă dependență de toți factorii enumerați mai sus, cât și de corelațiile dintre ei.

2.3. Conceptul de *putere maritimă* - definire și conținut

Puterea maritimă este o componentă a puterii statului, a puterii naționale, după cum a denumit-o Morghentau.

Dacă ar trebui să se aleagă una din definițiile *puterii maritime*, consider că ar trebui să se înceapă cu cea a Comandorului Bălănescu:



„Totalitatea mijloacelor prin care o țară își exercită drepturile sale în exploatarea domeniului maritim, pentru a obține toate foloasele economice, politice și militare, se cheamă Putere Maritimă.”³³

Puterea maritimă, în cel mai larg sens al cuvântului, este puterea susținută „în cele 4 domenii decisive ale puterii mondiale: militar, politic, economic, și tehnologic”³⁴, exercitată prin folosirea mării și pentru accesul la resurse. În acest sens, puterea maritimă a statului cuprinde totalitatea mijloacelor de exploatare a oceanului planetar și a mijloacelor folosite pentru apărarea intereselor statului pe mare. Aceasta determină capacitatea unei țări de a folosi facilitățile economice și militare ale mării în scopuri proprii, de a-și promova interesele proprii pe oceanul planetar, utilizând potențialul acestuia pentru dezvoltarea activităților economice

³³ Cdor. Ioan Bălănescu - Conferință intitulată „*Puterea maritimă ca factor de civilizație și de apărare națională.*”, ținută la Liga Navală Română, 1928

³⁴ Zbigniew Brzezinski, *Marea tablă de șah - Supremația Americană și imperativele sale geostrategice*, Editura Univers Enciclopedic, București, 2000, p. 35.

și militare, pentru atingerea obiectivelor naționale în timp de pace sau război.

Puterea maritimă este definită de Cam. Prof. Univ. Marius Hanganu - mentorul unei generații de ofițeri de marină - ca fiind

„abilitatea unui stat de a folosi mările și oceanele lumii, în scopuri comerciale și militare și în același timp de a-și împiedica adversarii să facă același lucru”³⁵.

În fapt, esența *puterii maritime* a unui stat este dată de capacitatea de utilizare cât mai eficientă a bogățiilor și facilităților puse la dispoziție de aceasta, în scopul propriilor interese.

Puterea maritimă a fost folosită din cele mai vechi timpuri, pentru a controla căile de comunicații maritime, pentru protejarea utilizării resurselor acesteia și, în același timp, pentru blocarea comunicațiilor maritime ale inamicului. Această putere a fost și este exercitată pentru proiecția forței asupra uscatului. De asemenea, a fost utilizată cu succes ca bază de lansare a atacurilor aeriene asupra forțelor terestre sau navale ale inamicului.

Doctrina maritimă este concentrată în special asupra aplicării puterii pe și dinspre mare.

Forțele navale sau puterea navală reprezintă elementul de bază al *puterii maritime*, instrumentul principal prin care se realizează aplicarea acesteia, mijlocul de realizare a scopurilor urmărite pentru valorificarea facilităților și oportunităților

oferite prin utilizarea mării, cât și a celor pe care aceasta le oferă.

2.4. Sursele și elementele *puterii maritime*

Puterea maritimă, ca element al puterii statului, acoperă aproximativ aceeași arie ca și aceasta din urmă.

Pentru a putea crea și dezvolta *puterea maritimă* a unui stat, pe lângă dorința guvernanților, mai sunt necesare o mulțime de ingrediente fără de care aceasta nu ar putea exista sau ar avea doar o valoare declarativă. *Puterea maritimă* este o mare consumatoare de resurse, nefiind la îndemâna oricărui stat să și-o creeze și să o susțină.

„Puterea maritimă variază în valoarea și capacitatea ei după situația geografică, resursele financiare și interesele maritime ale fiecărei țări.... Țările mai mici și brăzdate de fluvii, cu eșire la mare și litoral maritim limitat, dezvoltă această putere în raport cu capacitatea traficului și interesele lor maritime”³⁶.

Geoffrely Till, în „*Strategia navală și epoca nucleară*”, enumera sursele *puterii maritime*, ca fiind: comunitatea maritimă; resursele naționale; forme potrivite de guvernare; elementele geografice.

³⁶ Cdor. Ioan Bălănescu- Conferință intitulată “*Puterea maritimă ca factor de civilizație și de apărare națională.*” ținută la Liga Navală Română, 1928

Puterea maritimă a zilelor noastre trebuie să fie ancorată în surse diverse, generatoare de putere, din care cele mai importante pot fi:

- capacitatea economiei statului;
- dorința clasei politice conducătoare de a avea o *putere maritimă*;
- conștiința maritimă a poporului;
- buna guvernare;
- resursele naturale ale solului și subsolului terestru și submarin;
- capacitatea industrială și tehnologică a țării;
- configurația permisivă a coastei, pentru dezvoltarea infrastructurii maritime.

Pentru a putea vorbi de o *putere maritimă* este necesar, în primul rând, ca statul care-și dorește o asemenea putere, să o poată susține economic.

„Puterea maritimă nu este deci numai flota de război - instrument de apărare și sancțiune diplomatică în timp de pace și victorie în timp de război - ea este tot mănunchiul de forțe militare și civile, industrii maritime, porturi și bogății create de domeniul mării, este putința pentru o țară de a-și arăta pavilionul pe marile drumuri maritime, este participarea unui popor la neconținută mișcare între continente pentru a contribui la marea operă a progresului și civilizației omenirii...”³⁷

³⁷ Cdor. Ioan Bălănescu- Conferință intitulată “*Puterea maritimă ca factor de civilizație și de apărare națională.*” ținută la Liga Navală Română, 1928.

Mahan, în lucrarea sa de referință „*Sea Power*” , identifica șase elemente ale *puterii maritime*, caracteristice sfârșitului de secolul al XIX-lea, astfel:

- poziția geografică;
- configurația fizică a coastei;
- extinderea teritorială;
- mărimea populației;
- mentalitatea oamenilor;
- formele de guvernământ.

Amiralul german Wegener rezumă elementele *puterii maritime* la doar trei:

- flotă;
- poziție;
- conștiință maritimă.

Concepția lui Mahan reflectă concepția unui amiral care lupta pentru crearea unei puteri maritime și lua în calcul toate elementele necesare pentru ca Statele Unite să poată finaliza acest proiect, pe când Amiralul Wegener le vedea dintr-alt punct de vedere: al exponentului unui stat militarist, care și-a creat o putere maritimă prin ordin.

Vedem în diferențele concepției celor doi amirali diferența între pragmatismul american, care în dezvoltarea unui concept pleacă de la o necesitate economică spre cea militară și militarismul german, care pleacă de la fenomenul militar spre cel economic de la necesitatea creării unei forțe care să cucerească spații/teritorii, care mai apoi să atragă câștiguri economice necesare susținerii statului și puterii sale. Concepțiile militariste au avut viață scurtă datorită

nenorocirilor pe care le-au adus, pe când dezvoltarea unui concept plecând de la interese economice a fost un adevărat succes, în primul rând, pentru că a rezonat cu exponenții clasei politice americane, ce era susținută de marii oameni de afaceri.

Mai târziu, s-a putut crea o conștiință maritimă a poporului american, care în acel moment avea o conștiință pur continentală. A fost o teorie care a fost îmbrățișată de la oamenii politici, oamenii de afaceri, până la muncitorii de rând, pentru că demonstra că poate aduce prosperitate pentru poporul american, în ansamblu.

Sam J. Tangredi vorbește despre *puterea maritimă* în termeni mult mai largi, care presupun cel puțin patru elemente:

- capacitate de a face un masiv comerț internațional pe calea mării;
- capacitatea de utilizare și control al resurselor mării;
- capacitatea forțelor navale de a executa operații navale;
- capacitatea de utilizare a forțelor navale și a puterii economice maritime, ca instrumente de diplomatie, descurajare și influență politică în timp de pace.

Într-un sens mai extins, consider că *puterea maritimă* are următoarele elemente de bază:

a) elemente care țin de structura geografică a țării: configurația fizică a litoralului și a fluviilor, suprafața teritoriului din imediata vecinătate a mării și fluviilor, lungimea litoralului, existența golfurilor și a pozițiilor favorabile pentru amenajarea porturilor și șantierelor navale, existența apelor și canalelor interioare navigabile, pe care se

pot dezvolta infrastructuri navale precum porturile și șantierele navale;

b) capacitatea de guvernare sau, într-un limbaj actual, buna guvernare. Se poate vorbi aici de capacitatea guvernelor de a crea o creștere susținută pe mai multe zeci de ani, de politica maritimă a statului, de relațiile politice și economice externe, de o diplomatie maritimă, de o concentrare a eforturilor economiei spre dezvoltarea elementelor care pot să favorizeze dezvoltarea unei *puteri maritime*;

c) resursele naturale, cu referire la existența unor resurse marine exploatare sau exploatabile și utilizabile într-un viitor previzibil, care să încurajeze crearea unei industrii de exploatare marină, cu toată infrastructura necesară pe mare și la țărm;

d) puterea navală, este componenta militară a *puterii maritime*, elementul cu rol de apărare a intereselor maritime ale unui stat, oriunde în lume, sau în aria de interes a statului respectiv. Puterea navală cuprinde forțele și mijloacele navale militare, aviația maritimă și infanteria marină, infrastructura logistică pentru susținerea efortului instruirii și a acțiunii pe timp de pace, cât și efortul de luptă pe timp de război, forțele și mijloacele navale ale Poliției de Frontieră;

e) capacitate economică și tehnologică a unei națiuni de a susține o flotă comercială și o putere navală, componentă de bază a dezvoltării oricărei puteri. Fără o economie puternică, nici un stat nu-și poate propune să-și creeze vreun element de putere;

f) infrastructură portuară: șantierele navale la mare și fluviu;

g) conștiința maritimă a poporului, care este elementul care trebuie să susțină efortul de creare a *puterii maritime*;

h) flota comercială; de pescuit; de cercetări oceanografice și de exploatare submarine. E vorba aici de o flotă cu un număr apreciabil de nave comerciale și de pescuit, cu o capacitate apreciabilă de transport, care să aibă în spate un management eficient, precum și de capacități de exploatare a bogățiilor submarine din zonele maritime și instituții/nave de cercetări marine și oceanografice, a căror rezultate să fie cunoscute pe plan mondial;

i) instituțiile de învățământ de marină, universitățile legate de domeniile navale: construcții navale, construcții portuare, management portuar, economia transporturilor navale, etc. și asociațiile profesionale din domeniu naval, al căror efort concertat poate avea un deosebit impact în dezvoltarea unei conștiințe maritime, a unei mari părți a populației;

j) diplomația maritimă, care este elementul ce poate multiplica efectele *puterii maritime*.

Forțele navale sunt elementul de agregare a unei *puteri maritime*.

Navigația maritimă și fluvială, infrastructura portuară și cea de acces spre porturi, resursele submarine, pescuitul, comerțul pe calea mării și comunicații submarine, toate trebuie privite unitar, ca parte integrantă *puterii maritime*.

2.5 Evoluția puterilor maritime

Fiecare segment al societății a perceput istoria și a înțeles-o în funcție de pregătirea, bagajul de cunoștințe

acumulat, experiențele prin care a trecut și tipul civilizației sau culturii în care trăiește sau la care se raportează.

Aceleași evenimente, fapte sau acțiuni sunt interpretate într-un fel de către un om cu o cultură sau conștiință continentală și în alt mod de un om de cultură maritimă. Concluziile extrase din aceleași evenimente vor fi complet diferite. În analizele istorico-militare ale acțiunilor maritime, foarte multe evenimente importante au fost trecute cu vederea sau interpretate eronat. Aceasta sa întâmplat și din cauza neînțelegerii fenomenului petrecut și a importanței acestuia pentru evoluția umanității, deoarece s-a desfășurat în alt mediu decât al celui care interpretează fenomenul, respectiv maritim. Însă istoria e repetabilă și fenomenele au reapărut pe altă scară a spiralei evolutive.

Evoluția societăților a fost direct legată de evoluția *puterii maritime*. De patru milenii puterea maritimă reprezentată de flotele de război, flotele comerciale și infrastructura aferentă acestor organisme a evoluat continuu, acestea fiind considerate motoare ale dezvoltării societăților.

Civilizațiile s-au dezvoltat pe lângă ape. Apa a fost elementul primordial al dezvoltării civilizației umane. În istorie, popoarele care nu dispuneau de suficiente rezerve de apă au dus războaie pentru a ajunge în posesia lor. S-au dus războaie pentru a cuceri zone de coastă, astfel încât statele respective să dispună de ieșire la mare. Au fost conflicte pentru a cuceri puncte obligatorii de trecere, insule aflate pe căile de comunicații maritime, în care să se poată face bazarea și reprovizionarea navelor, astfel încât aceste drumuri maritime să poată fi utilizate și controlate.

Toate acestea au putut fi făcute de state sau civilizații care aveau și mijloace navale care să acționeze pe mare.

„Civilizația europeană și puterea maritimă s-au născut în Mediterana, civilizația s-a extins pe coastele mării, dezvoltându-se odată cu puterea maritimă. În anul 2.000 î.Hr., Egiptul își baza puterea și dezvoltarea pe 400 de nave de război”³⁸.

Civilizația cretană, la dimensiunea timpului său, a creat un mare imperiu insular, răspândind propria civilizație pe calea mării, în bazinul mediteranean și în același timp stopând, prin prezența sa, extinderea civilizației continentale egiptene și a celei din Asia Mică. Pe timpul primelor dinastii egiptene, Creta ajunsese o putere maritimă în zonă, desfășurând un puternic comerț pe calea mării în Mediterana, cu toate popoarele din zonă, cu egiptenii din orașele-porturi la mare și de pe valea Nilului. Egiptenii au învățat de la cretani tehnologia construcției navelor de război și a celor pentru comerț. *Puterea maritimă* a Cretei de până în secolul al XII-lea î.Hr., raportată la acea epocă, ajunsese echivalentă cu cea a Marii Britanii de la începutul secolului XX, extinzându-și influența din Sicilia până în Palestina, secole de-a rândul dominând Mediterana.

Susținută de *puterea maritimă*, Creta a fondat o civilizație extrem de avansată, comparativ cu civilizațiile erei

³⁸ STEVENS William Oliver și Allan WESCOTT, *Sea Power Histoire de la puissance maritime de l'antiquité à nos jours*, Editura Payot, Paris, 1937, p. 11.

pe care o parcurgeau. Acest lucru a putut fi înlăptuit datorită interconexiunii cu civilizații diferite, de pe o suprafață foarte mare, care puteau comunica rapid pentru acea vreme, prin intermediul "*vehiculelor*" comerțului ce se desfășura pe mare. Liniile de comunicație maritimă au fost căi de comunicație umană prin care s-a ridicat civilizația cretană.

Fenicienii au dominat Mediterana de vest după dispariția civilizației cretace, începând cu secolul al XII-lea î.Hr.

„Cartagina a fost fondată de către comercianții fecicieni. În jurul ei s-a format un adevărat imperiu, cea mai mare forță maritimă din Mediterana Occidentală, până la Războaiele Punice cu Republica Romană”³⁹

Atena, grație flotei sale de trireme – galere cu trei rânduri de rame – reușește să salveze civilizația greacă, în fața presiunii puterii maritime feniciene. Atena s-a impus cu mare viteză în zonele costiere și pe insulele Mării Egee, blocând pentru o perioadă invazia asiatică și pe cea feniciană, care ocupase Mediterana Occidentală. Civilizația greacă s-a răspândit cu preponderență pe întreaga coastă estică a Mediteranei și a Mării Negre, ridicând orașe-cetăți prospere prin care se făcea un comerț activ, pe calea mării. Se crease astfel o rețea costieră de linii de comunicații maritime, apărute de o flotă puternică cu rol comercial și militar. „*Grecia antică a fost prima Putere Maritimă ce poate fi semnalată că a*

³⁹ <http://ro.wikipedia.org/wiki/Cartagina>, accesat la 20.03.2011.

acționat în bazinul Pontic⁴⁰, deoarece s-a dezvoltat pe componentele de bază ale puterii maritime:

- flota de război sau puterea navală;
- flota comercială și comerțul maritim;
- șantierele navale ce produceau vase de război și comerciale;
- porturile din Grecia;
- coloniile grecești dezvoltate în jurul orașelor-porturi.
- liniile de comunicații maritime între metropolă, coloniile grecești și alte civilizații din nordul Africii, coastele Asiei și cele din vestul Mediteranei.

Toate aceste cetăți-porturi sau cetăți-stat au răspândit în câteva secole civilizația elenă pe o imensă suprafață de-a lungul coastelor mediteraneene și a Mării Negre, datorită unei legături facile între porturi, pe căile maritime de comunicație.

În același timp, comerțul pe mare și stăpânirea unui număr impresionant de colonii grecești, care se dezvoltaseră ca și orașe-state, au adus prosperitate Greciei Antice. Marea a însemnat și înseamnă dintotdeauna prosperitate pentru poporul și civilizația greacă, o modalitate prin care se putea face legătura între insule și continent, între continent și colonii. Din această cauză, grecii au fost și sunt un popor cu o puternică conștiință maritimă, conștientizând că pot exista doar datorită mării.

Studiind războaiele punice, avem în față, pe de o parte, imperiul Roman - un popor cu concepție continentală, care nu

⁴⁰ Marius HANGANU , *Interesele României la Dunăre și marea Neagră*, Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I.”, București, 2007, p. 107.

dădea în prima fază importanță luptei maritime – iar, pe de cealaltă parte, Cartagina - o putere maritimă recunoscută - care controla zona occidentală a Mediteranei. În urma primului război punic, Cartagina a pierdut supremația pe mare în favoarea Romei. Aceasta a reușit astfel să blocheze liniile de comunicații ale adversarului, pe toată perioada războaielor. În acest context, Hanibal a fost nevoit, în al doilea război punic (218-202 î.Hr.), să desfășoare o expediție terestră împotriva imperiului roman, trecând cu o armată de 50.000 de oameni peste Pirinei. Cu toate pierderile pe care le-au avut pe timpul trecerii munților (26.000 de oameni), cartaginezii au reușit să invadeze peninsula Italică și să ajungă până în sud, fără însă a fi în măsură să îngenuncheze Imperiul Roman. Dacă armatele lui Hanibal ar fi invadat Italia pe mare sau și pe mare și ar fi avut forțe să mențină deschise liniile de comunicații maritime între peninsula Italică și peninsula Iberică, Africa de Nord și Macedonia, pentru susținerea efortului de război cu trupe, alimente și animale, imperiul roman ar fi fost desființat cu multe secole înainte de dispariția sa naturală. Este un exemplu în care supraviețuirea unui imperiu a fost hotărâtă, la un moment dat, de capacitatea unui stat de a-și menține, sau nu, *puterea maritimă*. Este o greșală pe care o vor repeta în istorie multe state.

Comerțul maritim dezvoltat în Mediterana secolelor XII - XIII a încurajat extinderea unor importante orașe-porturi, de-a lungul coastei. Dezvoltarea civilizației mediteraneene, sprijinită de extinderea comerțului maritim și nevoia de noi teritorii și materii prime a impulsionat perfecționarea tehnicii navale și a științelor geografice. Astfel a fost creat cadrul general european al aventurii descoperirilor din secolul al

XIV-lea, care impulsionează dezvoltarea Europei și trecerea acesteia în Epoca Modernă. În acele condiții istorice, expansiunea portughezilor și a spaniolilor a luat-o înaintea altor popoare de navigatori precum venețienii, mallorchinii, maltezii, francezii, olandezii și englezii. Toate aceste state s-au dezvoltat în prima fază ca niște civilizații costiere. Marea a fost elementul din care aceștia își trăgeau prosperitatea.

Popoarele care au avut ca sursă a prosperității marea, au devenit în timp puteri maritime, pentru că și-au construit instrumentele pentru a o exploata și a o stăpâni.

Spania și Portugalia au atins apogeul dezvoltării statale pe timpul cât au fost în măsură să-și mențină statutul de mare *putere maritimă*, prin intermediul căreia au cucerit teritoriile cele mai bogate în Lumea Nouă, transformându-le în colonii ale coroanei. Au exploatat cu sabia timp de o sută de ani teritoriile ocupate, aducând cantități uriașe de aur, argint, mirodenii și multe alte produse care nu se găseau în Europa. Portugalia a extras și adus în țară, în 50 de ani, aur în valoare de 500 de milioane de dolari, la valoarea dolarului de la sfârșitul secolului al XIX-lea. La sfârșitul perioadei sale de glorie, Portugalia mai dispunea în tezaur doar de monede de aur în valoare de 25 milioane de dolari. Cele două state nu au fost în măsură să investească în *puterea lor maritimă* o parte din veniturile câștigate cu ajutorul acesteia, astfel că, după un secol de supremație maritimă, locul lor a fost ocupat, prin forță de către Anglia și Olanda.

Spre deosebire de Spania și Portugalia, noile *puteri maritime* ridicate - Anglia și Olanda - și-au dezvoltat, pe de o parte, flotele de război și cele comerciale, iar pe de alta, au investit în dezvoltarea coloniilor. Au reușit să controleze rutele

comerciale ale adversarilor și au dus un război pe mare pentru sechestrarea convoaielor spaniole și portugheze care se întorceau pline de bogății, astfel încât, în scurt timp, cele două puteri din peninsula iberică au ieșit de pe scena puterilor maritime pentru totdeauna. Anglia a impus un sistem colonial care a încurajat dezvoltarea teritoriilor coroanei de peste mări, dându-le sentimentul că au dreptul să se dezvolte liber, fiind doar tutelate de către metropolă. A fost o modalitate de a-și menține pentru mult timp coloniile, acestea fiind în același timp imense piețe de desfacere pentru Marea Britanie și surse de materii prime, la prețuri foarte ieftine, care asigurau industria metropolei. Toate acestea erau asigurate de către un comerț maritim deosebit de intens.

Olanda, o țară mică cu populație redusă și resurse terestre limitate, a fost obligată de condițiile oferite de natură să-și orienteze dezvoltarea spre mare, să trăiască din posibilitățile pe care aceasta le pune la dispoziție. În aceste condiții, și-a creat în șantierele proprii, o imensă flotă comercială și o flotă de război pentru protecția căilor comerciale maritime, care ocupase comerțul maritim al vremii, în special în Mediterana și pe rutele spre Extremul Orient. Olanda devenise cărașul lumii.

Marea Britanie a realizat pericolul care se prefigura, acela de a-și pierde supremația comercială maritimă, astfel că pentru a-și impune interesele maritime, a fost nevoită să ducă trei războaie navale extrem de violente împotriva Olandei, în urma cărora, la sfârșitul secolului al XVII-lea, reușește să devină o *putere maritimă* mondială de necontestat. Anglia controla marile rute comerciale, având forța navală dizlocată în siguranță în toate zonele importante ale lumii. Comerțul

maritim i-a susținut efortul de război, fiind protejat de o flotă de război fără egal în lume. *Puterea maritimă*, prin controlul mărilor și al comerțului maritim, îi oferea o asemenea sursă de bunăstare, încât, nu se mai pune problema ca un stat să o poată ajunge.

Mahan își pune întrebarea dacă

„poate Puterea Navală să aducă măreție și bogăție unui stat. Categorie nu. Binomul – întrebuințarea și controlul comunicației maritime – este legătura în lanțul schimburilor prin care se acumulează bogăție. Este legătura esențială care obligă alte state la contribuții acordate celui care deține puterea și care va aduna bogățiile”⁴¹.

Ca urmare a pierderii controlului mării, Franța trebuia să plătească Angliei 20-25% din valoarea mărfurilor transportate pe calea mării.

Până la sfârșitul secolului al XIX-lea, cultura maritimă și conceptul de *putere maritimă* s-au dezvoltat liniar, cu un salt în secolele marilor descoperiri geografice, după care au revenit la o evoluție liniară. Scrierile teoreticienilor navali au fost destul de răzlețe, evoluția *puterii maritime* fiind considerată o necesitate pentru a susține lupta pentru putere. Marii oameni de stat sau conducători de flote din aceste secole s-au ocupat

⁴¹ Alfred Thayer MAHAN, *The influence of Sea Power on History*, 1890; tradusă în limba română sub coordonarea cdor. prof. Univ. dr. Marius Hanganu, Editura AISM, București, 1999, p. 132

mai mult de dezvoltarea *puterii maritime* și mai puțin de fundamentarea teoretică a acestui concept. Însă istoria a atras permanent atenția popoarelor și a conducătorilor lor că *puterea maritimă* trebuie menținută la un nivel la care să nu periclitizeze însăși existența statului.

„Marele Război din 1914-1918 a demonstrat tuturor membrilor națiunilor europene: militarilor, civililor, tineri și vârstnici, beligeranți sau neutri, necesitatea transporturilor maritime. Restricțiile de materii prime și bunuri de larg consum au fost o lecție pentru politicieni, militari, pentru întreg poporul francez”⁴².

Conducătorii acestora au tratat cu indiferență dezvoltarea componentelor *puterii maritime*, astfel ca Franța să-și păstreze statul de mare putere și să fie în măsură să ducă acțiuni de luptă eficiente.

Conducerea politică și militară a Franței a realizat, în 1914, că odată cu începerea războiului, nu mai are posibilitatea de a importa cărbune din Turcia, cupru din Serbia, grâu și petrol din România și Ucraina. Toate acestea erau produse de bază cu care funcționa, în proporție de 75%, producția Franței. În același timp, nu mai aveau grâu îndeajuns nici pentru hrana poporului pe timp de război. De asemenea, aceasta a realizat că, pe uscat, nu se putea pune problema asigurării necesităților de hrană și materii prime și că nu exista o alternativă maritimă.

Datorită faptului că statul francez nu acordase o atenție serioasă dezvoltării flotei de război, acum nu se puteau asigura

⁴² STEVENS William Oliver, *Opere citate*, p. 7

linii de comunicații maritime sigure pentru comerțul pe mare în Mediterana sau în Marea Baltică. În aceste momente, francezii au conștientizat faptul că nu mai puteau vorbi de Franța, ca fiind o *putere maritimă*, în condițiile în care le era afectată existența statală, datorită izolării comerciale.

În Oceanul Pacific, flota imperială a fost fondată pe timpul restaurației Meji (1868), care a unificat Japonia. Chiar dacă Japonia nu avea o infrastructură navală comparabilă cu cea a statelor europene sau ale Statelor Unite, aceasta a reușit să construiască și să pună la punct o flotă cu ajutorul căreia a devenit o putere regională, care a înfrânt puteri continentale regionale, ca Rusia și China. Evoluția *puterii maritime* a Japoniei s-a făcut în cinci decenii, până la cel de-al Doilea Război Mondial, fiind una din cele mai mari creșteri ale unei forțe navale a secolului XX.

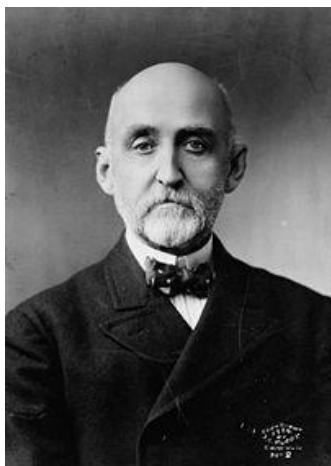
Japonia, în lupta sa pentru materii prime și piețe de desfacere, a considerat că, singura șansă de a-și îndeplini acest deziderat era să devină cea mai mare putere din zona Pacificului. Flota imperială, sub comanda Amiralului Heihachiro Togo, a înfrânt flota Rusă din Marea Baltică și China, obligînd-o pe aceasta din urmă să-i cedeze Coreea și Formosa, insulele Kurile și o parte din Manciuria. În aceste condiții, *puterea maritimă* a Japoniei și-a spus cuvântul în obținerea unor teritorii cheie pentru dezvoltarea ulterioară a acestei țări.

În războiul Ruso - Japonez din 1905, pentru a înfrînge puterea rusă, Japonia a adoptat tactica războiului asimetric,. În prima fază, a utilizat 5 submarine cumpărate de la Statele Unite, după care a început să construiască submarine în șantierele proprii. În 1920, Japonia ajunge a treia *putere*

maritimă din lume. Chiar dacă dimensiunea economiei se situa pe locul nouă în lume și era dependentă de importul materiilor prime, Japonia devenise suficient de puternică pentru a provoca războiul din Pacific împotriva Statelor Unite, în 1941.

Până în 1941, Japonia a construit pentru flota sa 65 de submarine și dezvoltă conceptul de "*Kantai Kessen*" (bătălia decisivă), urmărind distrugerea puterii navale americane din Pacific, printr-un război naval și ocuparea unor zone sau insule bogate în materii prime.

2.6 Teoreticieni ai conceptului de *putere maritimă* și efectele teoriilor acestora asupra geopoliticii



Alfred Thayer Mahan
(27 sept. 1840 – 12 ian. 1914)
este unul din cei mai mari teoreticieni ai conceptului de *putere maritimă* ai lumii. El a fost ofițer de marină, geostrateg și pedagog, profesor la „*Naval War College*” din Newport (Rhode Island).

Numit „*cel mai important strateg american din secolul al XIX-lea*”, a influențat prin teoriile sale concepția oamenilor

Mai multe nave au fost nu de stat și a ofițerilor de marină a distrugătoare. Cercetările din întreaga lume.

condus la cea mai importantă lucrare sa, „*Influența puterii maritime asupra Istoriei, 1660-1783*”, editată în 1890.

Volumul reprezintă o privire monografică asupra rolului jucat de forța navală între anii 1660-1783, în ascensiunea Marii Britanii. Trei ani mai târziu, Mahan a publicat o altă lucrare tip monografie, intitulată „*The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire*”, care urmărește evoluția flotei franceze între anii 1793-1812 și influența acesteia asupra statelor lumii.

Julian Corbett (1854 – 1922) este un proeminent istoric și geostrateg naval britanic, ale cărui lucrări au influențat modelarea Royal Navy. Una dintre cele mai faimoase opere ale sale, „*Principii de strategie în domeniul naval*”, rămâne o lucrare clasică pentru studenții școlilor navale de război. Acesta a fost, de altfel, desemnat a scrie istoria oficială a operațiunilor navale în timpul Primului Război Mondial.

Cei doi sunt considerați părinții conceptului de *putere maritimă*. În scrierile lor, acești mari corifei ai teoriei *puterii maritime* s-au bazat pe studiul istoriei popoarelor ce au deținut mari flote comerciale și de război, cu ajutorul cărora au fost în

măsură să se dezvolte și să-și sporească teritoriile peste mări.

În Franța, Colbert (1619 - 1683) a fost unul din cei mai mari și mai eficienți constructori ai puterii navale.

Mahan și Colbert au trăit la două secole cu



perioada de apogeu a marinei britanice, British Navy, Colbert - de pe poziția de om de stat care trebuia să-și pună teoria în practică, să contrapună *puterii maritime* a Imperiului Britanic, puterea navală a Franței, iar Mahan - ca teoretician al puterii navale, care trebuia să convingă puterea politică a Americii, la sfârșit de secol al XIX-lea, de necesitatea ridicării unei puteri navale americane.

Ca secretar de stat pentru marină, (1668), Colbert a continuat proiectele navale nefinalizate ale lui Richelieu și Mazarin, de a transforma Franța într-o mare putere navală. Colbert a realizat faptul că Franța va dispărea ca putere europeană, dacă nu-și va ridica flota de război și nu va fi o forță maritimă comercială. De asemenea a încurajat, construcția de nave comerciale, a construit o flotă de război la Mediterana și una la Atlantic, a construit porturi și arsenale la Toulon și Rochefort, școli navale la Rochefort, a fortificat porturile Dieppe, St.Malo, Calais, Dunkerque, Brest și Le Havre, repunând astfel Franța pe pedestalul marilor puteri.

Două secole mai târziu, francezii își reamintesc de Colbert, realizând că nu au dat importanța cuvenită *puterii maritime* și utilizării ei la pace și război și au pierdut statutul de mare putere navală.

În Statele Unite, la treizeci de ani după apariția lucrărilor lui Mahan, care susținea, printre altele, că America nu este chiar așa departe geografic de Europa și de problemele ei - așa cum considerau americanii, politologii americani de origine germană Hans Weingert și Vilhjalmmur Stefansson au semnalat că

„folosind ca argument proiecția lui Mercator, America de Nord nu se află situată la o distanță chiar atât de mare de Eurasia”⁴³ și au demonstrat „că prin pasajul nordic sau Mediana Nordului, un avion are nevoie doar de câteva ore să ajungă în America de Nord”⁴⁴.

Alți autori precum Robert Stranz-Hupé⁴⁵ sau Derwent Whittlesey în lucrarea *German Strategy of World Conquest, Geopolitics*, publicată în 1942 au demonstrat același fenomen, nu la mult timp după aceasta.

Perceperea dezizolării Statelor Unite de zonele de război a avut un puternic impact asupra deciziilor politice luate de guvernul american. În acel context fertil adoptării viziunii geopolitice, Nicholas Spykman a publicat în 1942, la New York, o lucrare de referință pentru geopolitică, cu titlul „*America's Strategy in World Politics*”. Cartea lui Spykman a fost un adevărat manual de strategie pentru politicienii americani. Acesta a încercat să distrugă mituri tradiționale mentalității americane, oferind în schimb o perspectivă clară asupra rolului pe care trebuia să și-l asume Statele Unite în perioada postbelică. Spykman a demonstrat că Statele Unite nu pot să rămână nicicând departe de evenimentele din Eurasia, deoarece se află mult mai aproape de acea imensă întindere terestră, decât fusese perceput până atunci. El a nuanțat și contradicțiile care există între puterile terestre și cele maritime,

⁴³ Hans WEINGERT Vilhjalmur STEFANSSON, *The Twilight of Politics, Generals and Geographers Magazin*, New York, 1942, p. 3

⁴⁴ Hans Weingert Vilhjalmur Stefansson, *Compass of the World*, 1944, p. 4

⁴⁵ Robert STRANZ-HUPÉ, *The Struggle for Space and Power*, Geopolitics, 1942

subliniind natura duală a Germaniei, care dezvolta, la nivelul conducerii de vârf, atât concepția continentală, de ducere a războiului, cât și cea maritimă, de conducere a lumii.

În a doua sa lucrare majoră, „*The Geography of Peace*”, publicată postum, în 1944, Spykman a elaborat o analiză de perspectivă pe termen mediu a configurărilor geopolitice postbelice. În acest sens, trebuia ca Statele Unite să își asume rolul primordial în spațiul periferic-exterior, iar cooperarea cu Marea Britanie urma să fie dezvoltată printr-o alianță largă, care să cuprindă și națiunile maritime vest-europene și, obligatoriu, Germania și Japonia.

În această idee, se poate considera că este aproape imposibil ca o națiune să devină o mare putere, fără a dispune și de o *putere maritimă*. Cel mai reprezentativ exemplu îl constituie Uniunea Sovietică, înainte și după Gorșkov.

Rusia, statul cu cea mai mare întindere continentală, a realizat abia în a doua parte a secolului XX valoarea și necesitatea proiectării și dezvoltării unei *puteri maritime*. Pentru un popor ce deținea teritorii imense, lipsit de ieșiri la mări „prietenoase”, era aproape imposibilă conștientizarea importanței mării, în condițiile în care 90% din populație nu văzuse niciodată marea sau oceanul. Atâta timp cât și-a dezvoltat numai forțele terestre și aviația, nu a fost considerată decât o putere continentală. Gorșkov, la 70 de ani după Lacoste, nota:

„Istoria a arătat că Rusia nu ar fi reușit să-și ocupe locul între marile puteri, fără o flotă puternică. Ori de

câte ori conducătorii ruși au neglijat forțele navelale, s-au produs înfrângeri militare și degradare politică”⁴⁶.



Gorșkov poate fi considerat pentru Rusia cea ce a însemnat Colbert pentru Franța și Mahan pentru America. Acesta a reușit să convingă factorii de decizie ai politicii sovietice că doar construind o *putere maritimă*, URSS va putea discuta de la egal la egal cu Statele Unite. Treizeci de ani mai târziu flota militară, comercială și de pescuit oceanic rusă acoperea toate mările.

2.7 Evoluția conceptului de *Putere Maritimă* în România

Nu orice stat se poate bucura de ieșire la mare sau ocean. De asemenea, nu orice stat este în măsură să fructifice ieșirea la mare și, în final, nu orice stat are o economie care să-i permită să-și dezvolte o *putere maritimă*. România este o țară binecuvântată, cu ieșire la mare, bogăție ce trebuie fructificată. *Puterea maritimă* a unui stat dă greutate puterii naționale în ansamblu și nu doar capacității militare a statului respectiv.

Majoritatea marilor teoreticieni militari ce au studiat evoluția și importanța domeniului naval în istorie vorbesc

⁴⁶ Serghei GORȘCOV, *The Seapower of the State*, Oxford, Pergamon Press, 1979

despre războaiele navale ale unor puteri navale atunci când se referă strict la războiul pe mare dus cu mijloace militare: nave, submarine, aviație ambarcată. Când vorbesc despre puterea, în ansamblu, a statelor asupra mării și a teritoriilor care înconjoară mările și oceanele, precum și despre influența concertată a forțelor navale, a industriei navale, a tehnologiei aplicate în domeniul maritim și al cercetărilor maritime, aceștia vorbesc, de fapt, despre *puterea maritimă* (Sea Power).

În evoluția studiilor românești legate de teoria navală, observăm, la un moment dat, o tendință de a inversa semnificația celor doi termeni: putere navală și *putere maritimă* – „Navy Power” și „Sea Power”. Marinarii români nu au fost mai buni sau mai răi decât poporul din care făceau parte. Așa că și ei au pierdut timp și energie intelectuală, pe lupte de semantică - *putere navală* vs. *putere maritimă* - în loc să se concentreze pe problemele esențiale ale dezvoltării efective a elementelor teoretice ale puterii maritime și a programelor navale atât de necesare României și să se conecteze la valorile internaționale pentru a dezvolta acest vast domeniu.

Una din explicații ar putea fi și faptul că Marina Română s-a născut pe fluviu și abia „*după alipirea Dobrogei la patria mamă*”, în urma Războiului de Independență, a existat o ieșire la mare și a început dezvoltarea unei conștiințe maritime.

Abia la începutul secolului al XX-lea se poate spune că a avut loc un reviriment național susținut de o mare parte a intelectualității române pentru dezvoltarea unei marine naționale la mare. În această perioadă s-au efectuat numeroase studii referitoare la posibilitățile de apărare a coastelor,

dezvoltarea porturilor maritime și schițe pentru construirea unei marine care să corespundă cerințelor apărării României dinspre mare și pe fluviu. Multe din studii s-au făcut din ordinul Regelui Carol I, care s-a simțit responsabil de integrarea Dobrogei la restul României, cu toate aspectele ce derivau din această alipire. România a început un ambițios program naval multianual, pentru acoperirea deficitului de nave și infrastructură maritimă, care cuprindea achiziții de nave maritime și construirea portului Constanța. Anul 1898 a constituit momentul înființării Diviziei de Mare, primul pas spre apariția unei gândiri maritime a ofițerilor de marină și spre racordarea la valorile culturii maritime internaționale.

În plan internațional însă, până la sfârșitul secolului al XIX-lea, majoritatea războaielor navale istorice ale omenirii se consumaseră deja, marile cuceriri coloniale se finalizaseră de multe secole, imperiile care au apărut pe baza „*cuceririlor de peste mări*” și-au pierdut coloniile, însă conștiința popoarelor respective a rămas profund marcată de legătura indisolubilă cu marea, ca sursă a prosperității statului, de necesitatea existenței *puterii maritime* ca un garant al puterii națiunii. Poporul român era departe de a conștientiza valoarea ieșirii la „*Marea cea mare*”.

Primul Război Mondial a găsit România cu o marină slab dezvoltată, nedotată, „*incapabilă de a executa misiuni de apărare a litoralului maritim, această misiune urmând să revină în timpul războiului, flotei ruse*”⁴⁷, lucru rușinos pentru o națiune care își cucerise independența în urmă cu treizeci de

⁴⁷ George PETRE, Ion BITOLEANU, *Tradiții navale românești*, Ed. Militară, București, 1991, p.188.

ani și care nu era în stare să-și apere propriile granițe, fiind nevoită să apeleze la tutela unei puteri străine.

„Planul de Campanie român nu prevedea măsuri de utilizare a Marinei Militare decât pentru perioada de început și Marele Stat Major nu avea un plan încheiat de folosire a acesteia în luptă”⁴⁸.

În aceste condiții, nu se putea pune problema existenței conceptului de *putere maritimă* la nivelul conducerii României.

În perioada interbelică, situația se schimbă fundamental, prin intrarea în marină a unui valoros corp de ofițeri care au absolvit școala navală franceză, germană sau engleză, care au fost educați în spiritul puterilor maritime apusene, cu o puternică cultură a mării, care au înțeles rolul pe care Marina îl poate avea asupra dezvoltării societății.

Anii interbelici constituie pentru Marina Română o perioadă de efervescență intelectuală, în care s-au scris unele din cele mai strălucite studii pentru dezvoltarea unei *puteri maritime* românești:

- strategia de dezvoltare a Marinei;
- importanța mării pentru români;
- proiecte pentru dezvoltarea unei Marine Militare;
- articole pentru crearea unei conștiințe maritime a poporului;
- studii hidrografice pentru amplasarea porturilor;
- articole pentru promovarea dezvoltării marinei;

⁴⁸Idem, p. 189.

- studii de tactica folosirii în luptă a diferitelor arme de marină;
- studii tehnice de marină.

Se poate spune, că în perioada interbelică se pun bazele conceptului de *putere maritimă* în România. Această perioadă a fost cea mai prolifică etapă în studii legate de necesitatea creării unei culturi maritime, a despre necesitatea integrării conceptului de *putere maritimă* în cadrul politicii românești.

În *Conferințele de marină și Aplicațiuni de tactică navală*, din 1928, ale Comandorului Eugeniu Roșca, acesta dezvoltă teme precum:

- doctrina navală;
- programul naval al României;
- apărarea coastelor;
- alegerea și organizarea Bazei Navale la Mare;
- transporturile militare pe mare;
- marea, războiul naval și diferitele lui aspecte.

Pot fi sesizate, în aceste lucrări, puternice influențe ale lucrărilor Amiralului Laurenți⁴⁹ și Viceamiralului Castex⁵⁰, cât și ale Școlii Navale Franceze, pe care aceștia o absolviseră.

Comandorul Ioan Bălănescu, Comandorul Eugeniu Roșca și Comandorul Horia Macellariu sunt figuri proeminente ce au dezvoltat conceptul de *putere maritimă* în scrierile și conferințele pe care le-au ținut cu diferite ocazii, în perioada interbelică și în acțiunile pe care le-au întreprins

⁴⁹ Amiralul LAURENȚI: profesor în perioada interbelică, la Școala Navală din Brest-Franța

⁵⁰ Vice-amiralul Raoul CASTEX (1878-1968 comandant al Forțelor Navale de Nord și strălucit profesor de istorie navală și strategie, la Școala Navală din Brest-Franța și Colegiul de Război francez

pentru pregătirile de război pe care România le-a făcut înaintea celei de-a doua conflagrații mondiale și pe timpul acesteia. Sunt figuri marcante pentru Marina Română, pentru dezvoltarea strategiei maritime, a programelor navale românești și a concepțiilor de organizare a marinei naționale, ținând cont de concepțiile existente pe plan internațional și de aplicarea tacticilor navale în Marina Română. Lucrările sau teoriile acestora sunt aproape necunoscute pentru școala navală românească, din motive caracteristice pentru neamul nostru.

Studii de o deosebită ținută științifică apar publicate în *Revista Marinei* dintre care amintim :

- „*Considerații strategice și tactice asupra submarinului*” - Lt. Cdor Gh. Niculescu - ian. 1925;
- „*Evoluția ideilor asupra valorii submarinului, Tactica submarinului*” - Comandor C. Buhholtzer - mart. 1925;
- „*Hidroaviația și misiunea ei în războiul naval*” - Lt. Prosinag - apr. 1925;
- „*Rolul și tactica torpiloarelor*” - Lt. Cdor Al. Dumitrescu - mai 1925;
- „*Jocul de războiul naval*” - Cpt. Cdor Victor S. - iulie 1925;
- „*Cauzele pentru care războiul submarin dus de Puterile Centrale, nu și-a atins scopul*” - Lt. Cdor A. Bardescu - nov. 1925;
- „*Principii de tactica Artileriei*” - Cpt. Cdor Const. Alexandru - 1928;
- „*Strategia Navală*” - Lt. Cdor Horia Macellariu - dec. 1930 (studiu după „Teorii Strategice, C. Am. Castex);

- „*Fundamentele întrebuițării Unităților în luptă*” - Cdr. Fioravanzo- profesor de Artă Militară Maritimă de la Academia Navală Livorno – Recenzie dezvoltată de Cdr. Isbășescu - dec. 1930;
- „*Strategia navală*” - Lt. Cdr Horia Macellariu, 1930.

În „*Ofensiva și defensivă pe mare*” a Comandorului Bălănescu, se poate distinge încrederea acestuia într-o marină bine instruită, care să fie în măsură să susțină acțiuni ofensive pentru obținerea victoriei chiar și în fața unei flote superioare:

„Este just că noi nu putem urmări ca obiectiv principal anihilarea sau distrugerea unei flote mult superioare nouă, dar nu putem renunța de a încerca întrebuițarea intensivă a armelor ofensive pentru a produce cele mai mari pierderi adversarului și de a-i contesta uzul mării. Cu cât este o marină mai mică, cu atât trebuie să se pregătească și să se antreneze astfel, ca fiecare din unități să fie cât mai ofensivă. Ceea ce trebuie să fie ofensive, nu sunt armele prin natura lor, ci întrebuițarea ce li se dă în luptă.”⁵¹

Comandorul Bălănescu, în „*Flota de mare, datorită neamului nostru*”, face o analiză a atitudinii neamului românesc vizavi de *puterea maritimă*:

⁵¹ Cdr Ioan BĂLĂNESCU, *Ofensiva și defensivă pe mare*, Revista Marinei, Tipografia geniului (Cotroceni), Anul IV, Nr. 4, București, Dec. 1929, p. 9.

„În scurt, atitudinea neamului nostru față de îndatoririle ce le are de a se interesa de mare și să vedem dacă am făcut tot ceia ce trebuie pentru a folosi Marea, în toate domeniile, față cu darurile pe care natura ne-a hărăzit, de a dispune de un litoral atât de întins fluvial și maritim și față de situațiunea superioară ce avem pe Dunăre, pe Marea Neagră și la Strâmtori”⁵².

În aceeași perioadă, Lt. Cdor Horia Macellariu, în lucrarea „*Organizarea Marinei Militare Franceze*”⁵³, analizează lungul proces de reorganizare și modernizare a marinei franceze (început în 1882 și finalizat în 1928), în urma căruia face propuneri asupra direcției de dezvoltare a Marinei Române și scoate în evidență necesitatea împărțirii sarcinilor unui Comandament, în cele de "*conducere operațională*" și "*conducere administrativă*". El evidențiază faptul că pentru buna funcționare a unei Marine este necesară diferențierea sarcinilor de "*conducere operațională*" de cele de "*conducere administrativă*".

„Comandamentul Forței Navale, destinat acțiunii de larg, trebuie constituită din unități diverse de: suprafață, submarine și aeriene, posedând fiecare posibilități mai mici sau mai mari de viață autonomă. Misiunea esențială a acestora este prepararea și

⁵² Cdor Ioan BĂLĂNESCU, *Flota de mare, datoria neamului nostru*, Revista Marinei, sept. 1929, Anul IV, Nr. 3, Tipografia geniului (Cotroceni), București, p. 7.

⁵³ Lt. Cdor Horia MACELLARIU, *Organizarea Marinei Militare Franceze*, Revista Marinei, feb. 1930, Anul V, Nr. 1, Tipografia geniului (Cotroceni), București, p. 34.

conducerea operațiunilor, punerea în stare de funcțiune a forțelor. Întreținerea este făcută de servicii, care nu țin de Comandamentul Forței Navale ci de Conducerea Administrativă.”⁵⁴

Concepția de "*Comandă – Control*" în Armata României, apărută la 77 de ani de la studiul lui Macellariu, reiterează necesitatea scindării celor două sarcini: operațională de cea administrativă.

În paralel cu studiile privind necesitatea creării unei puteri maritime, în lucrările anilor 1923-1932 apar ample lucrări despre necesitatea dezvoltării flotei comerciale prin achiziții de nave noi propulsate de motoare diesel⁵⁵.

Toate aceste studii demonstrează începutul unei ere în care se puneau bazele teoretice ale dezvoltării *puterii maritime* românești. Se ajunsese la masa critică de studii în domeniul naval, scrise de un număr impresionant de ofițeri de marină, care putea duce la schimbări în planul politicii navale române. Astfel încât, într-un orizont mediu de timp, România să se poată poziționa ca putere maritimă regională, după demararea unui program naval coerent, mult promis de clasa politică.

Această perioadă poate fi asimilată României interbelice cu perioada din America, unde studiile și prelegerile lui Alfred Mahan puneau bazele unei schimbări fundamentale asupra rolului politicii navale americane în lume și, din acel moment, asupra rolului Americii în lume.

Lt. Cdr Horia MACELLARIU, *Opere citate*, p.38.

⁵⁵ Of. mecanic-I- Velciu E., *Avantajele realizate de o navă de comerț*, Revista Marinei Nr.3 iunie 1928, Tipografia geniului, București, p. 74.

Cea de-a Doua Conflagrație Mondială a găsit din nou Marina Română nedotată și neechipată pentru începerea unui război, dar cu un corp de ofițeri bine pregătiți care, alături de flota germană dislocată în Marea Neagră, și-a îndeplinit în mod admirabil misiunea. S-au executat misiuni de protecție a convoaielor maritime pentru asigurarea efortului de război și misiuni de minare pentru apărarea litoralului de la Sulina până la Șabla, s-a planificat și executat "*Operațiunea 60.000*" și, de asemenea, s-au executat misiuni de supraveghere a mișcărilor inamicului, cu submarinele românești.

Experiența celui de-al Doilea Război Mondial și a ofițerilor români nu a mai putut fi fructificată pentru generațiile următoare, pentru că marina a fost decapitată prin ordine sovietice și românești, cei mai valoroși ofițeri și amirali ajungând în pușcării sau, în cel mai bun caz, fiind trecuți în rezervă, fără vreun drept de a preda în instituții militare de învățământ.

MOTO:

„Studiul acțiunii Puterii Maritime de-a lungul secolelor a demonstrat că mările și oceanele lumii au fost și sunt căi de civilizare și stăpânire a lumii.”,
Stevens William Oliver

Capitolul 3

INFLUENȚA PUTERII MARITIME ASUPRA DEZVOLTĂRII STATELOR

Marea, bogățiile acesteia și posibilitățile de mișcare pe care aceasta le pune la dispoziție, au dus la dezvoltarea și răspândirea accelerată a culturilor maritime în istorie.

Statele cu ieșire la mare care au acordat importanță *puterii maritime* au avut de câștigat, în detrimentul celor care nu au făcut acest lucru. Sunt două fapte verificabile în întreaga istorie a umanității.

3.1. Influența conștiinței maritime asupra evoluției statelor

„Rolul puterii maritime în civilizație este în însăși definiția civilizației”.⁵⁶

⁵⁶ Cdor. Ioan Bălănescu- Conferință intitulată „Puterea maritimă ca factor de civilizație și de apărare națională.” ținută la Liga Navală Română, 1928.

Conștiința maritimă este elementul de bază al creării unei *puteri maritime*, care să dăinuie peste secole, fiind elementul de la care trebuie plecat în această construcție.

Un stat puternic poate să-și construiască, la un anumit moment istoric, o marină comercială, o flotă, împreună cu toată infrastructura aferentă. Dar dacă toate acestea nu sunt susținute de o conștiință maritimă a poporului respectiv, *puterea maritimă* se va degrada, în momentul în care un conducător de stat sau o pleiadă de conducători nu va mai acorda atenție mării. Sunt destule exemple în istorie, în care, pe timpul domniei unui rege sau împărat, statul și-a pierdut statutul de *mare putere maritimă*, devenind un stat la cheremul țărilor din jur, care i-au confiscat coloniile de peste mări, i-au blocat ieșirea la mare și prin aceasta, comerțul liber pe mare, l-au transformat în stat de mâna a doua.

Unele state și-au schimbat "*poziția*" în ierarhia mondială, prin trecerea de la o concepție continentală la o concepție maritimă, în politica lor internă și internațională. Exemplul cel mai concludent este cel al Statelor Unite, la sfârșitul secolului al XIX –lea și începutul secolului al XX-lea, când au trecut de la o concepție continentală la una maritimă. SUA și-au schimbat modul de abordare a problemelor de politică internațională, a elementelor puterii statului și-a reprioritizat obiectivele statale pe termen mediu și lung, luând în serios oportunitățile mării și a elementelor legate de aceasta. Au trecut de la politica dezvoltării în interiorul granițelor, la politica dezvoltării la nivel mondial prin expansiune maritimă. Au trecut de la dezvoltarea limitată a gândirii în interiorul "*gardurilor*" la o gândire expansionistă din punct de vedere

politic, economic și militar, care să satisfacă cerințele de bunăstare a poporului american.

Dezvoltarea unei conștiințe maritime, în majoritatea statelor maritime a fost favorizată de au fost favorizare de poziția geografică. Aceasta a venit de la sine pentru populațiile statelor insulare sau peninsulare și a fost construită, în statele continentale.

În condițiile în care majoritatea granițelor sunt pe uscat sau deschiderea la mare se face prin oceane sau mări înghețate, dezvoltarea unei puteri maritime este mai dificilă. În aceste condiții, marea majoritate a populației are îndeletniciri strict legate de uscat, fiind aproape imposibil ca acel popor să-și dezvolte o conștiință maritimă. Rusia este un caz tipic pentru acest exemplu.

Este imposibil ca un popor să aibă altă conștiință decât continentală, în condițiile în care acesta nu valorifică sau nu are posibilitatea să valorifice bogățiile și oportunitățile mării:

- comerț pe mare;
- economie maritimă;
- exploatare marine;
- pescuit industrial;
- construcții navale;
- teritorii de peste mări și colonii,

din care să aducă bogății.

În general, popoarele insulare și peninsulare au conștientizat că fără o deschidere peste mări către celelalte civilizații, acestea sunt sortite stagnării, dacă nu, chiar dispariției. Cele care nu au căutat noi teritorii, pentru schimburi comerciale sau terenuri mai fertile, cât și pentru

obținerea de profituri cu eforturi minime, dincolo de apele care le înconjurau, au rămas în urmă.

Pentru statele continentale, schimbarea concepției nu s-a făcut de la sine, ci a fost impusă de conducători sau de clasa politică, dacă aceștia au înțeles că pot valorifica mai ușor bogățiile mării sau teritoriilor de peste mări. A fost primul pas în evoluția unui popor spre o conștiință maritimă.

Conștiința maritimă este elementul de coagulare a unei *puteri maritime* peste secole.

3.2. Influența *puterii maritime* asupra evoluției statelor

Puterea maritimă a fost întotdeauna o forță vitală, care a ridicat națiunile, a marcat evoluția generală a civilizațiilor sau a dus la prăbușirea lor.

Marea influențează în mod covârșitor viața a mai mult de 50% din populația globului. După așezarea granițelor continentale, statele dezvoltate au pornit goana după exploatarea resurselor submarine pentru a acoperi cerințele economiei următorilor 20-30 de ani. În contrapartidă, statele mici încearcă din răspuțeri să-și prezerve rezervele submarine pe care nu sunt în măsură să le exploateze în prezent.

Este interesant de notat că, în întreaga istorie, pozițiile insulare ale unor state nu au dus la izolarea acestora, ci, din contră, le-au ajutat în răspândirea propriei culturi pe coastele mărilor, cu mai mare viteză decât civilizațiile continentale. Se pot da multiple exemple: civilizația cretană, feniciană, greacă antică, spaniolă, portugheză, engleză.

Faptul că limba engleză este, la ora actuală cea mai utilizată pe glob, demonstrează superioritatea vitezei de propagare a unei culturi insulare asupra uneia continentale, cum ar fi cea franceză, cu care a fost în permanentă competiție.

În istorie s-au întâlnit state mici și medii, precum Spania și Portugalia care, datorită puterii maritime pe care o dețineau la un moment dat, au ajuns să stăpânească, fiecare, câte jumătate din coloniile globului.

Istoria demonstrează că Anglia, Franța, Olanda, Japonia, Spania, Portugalia, Grecia, Turcia, popoarele mediteraneene, în general, au avut perioade de înflorire deosebită în epoca în care au cucerit, explorat, exploatat și fructificat, posibilitățile mării și teritoriilor adiacente mării.

Reversul se observă în exemplul Chinei antice: atâta vreme cât conducătorii ei au avut ca scop să iasă din granițele clasice și să exploreze alte zone, să intre în contact cu alte civilizații, s-a dezvoltat, fiind un element de referință pentru perioada istorică respectivă. După schimbarea radicală a politicii statului și trecerea la o concepție continentală și ruperea oricăror legături cu exteriorul, aceasta a avut o stagnare de sute de ani.

Franța, Spania și Portugalia au avut perioade de înflorire în secolele în care aveau flote puternice cu care își permiteau să exploreze, anexeze și exploateze teritorii noi. Ele au decăzut sau nu au mai avut capacitatea de a fi considerate puteri europene de prim rang, în momentul în care nu au mai acordat atenție susținerii flotelor sau și-au concentrat eforturile spre dezvoltarea capabilităților terestre.

Amiralul Lacoste scria:

„Anglia a devenit cel mai comercial stat din lume, navele ei înconjoară cu miile globul, iar flota ei de război ne-a silit să ne menținem navele blocate în porturi pentru a nu le supune unei înfrângeri rușinoase. Și toate acestea pentru că Franța a întors spatele destinului ei maritim pentru a ne angaja în aventuri continentale dezastruoase,”⁵⁷

Din perspectivă istorică, economică, militară sau politică, legătura dintre puterea maritimă și puterea economică este evidentă.

Statele cu o concepție maritimă asupra dezvoltării au avut un apetit continuu în descoperirea de noi teritorii, pentru a aduce de acolo bogății. Nu au făcut acest lucru decât în interesul statului/regelui care îi trimitea. Au avut în permanență setea de a cunoaște și supune noi teritorii. În perioada marilor descoperiri, Spania și Portugalia, Anglia și Franța au avut o dezvoltare fără precedent. Dacă primele două au renunțat sau au fost obligate să renunțe la statutul de *mare putere maritimă*, Anglia și Franța și-au menținut acest statut, iar poziția acestora în ierarhia mondială este alta.

Portughezii, cu o populație de 1,5 milioane de locuitori, erau simultan în America de Sud, Japonia, Thailanda, Filipine, arhipelagul Sulawesi, insulele Papua, capul Bunei Speranțe, în Madagascar, precum și în nenumărate locuri ale țărmului african și arhipelagul indonezian. Ei deveniseră atât de bogați, încât un pretendent la coroana Portugaliei a ezitat să ofere

⁵⁷ Pierre LACOSTE, *Strategia navală în epoca modernă*, Paris, 1978

Catherinei de Medici, în schimbul ajutorului Franței, o infimă parte a imensului imperiu portughez: Brazilia.

Este doar un exemplu din lunga serie a istoriei, care ne demonstrează ce bogăție le-a adus statelor dezvoltarea unei *puteri maritime* puse în slujba țării.

Vecina lor, Spania, altă *putere maritimă* a vremii, a intrat în cursa cuceririlor teritoriale imediat după portughezi, depășindu-i în scurt timp. La sfârșitul secolului al XV-lea, spaniolii sunt stăpânii Mediteranei Occidentale. Rivalitatea dintre Spania și Portugalia se instalează imediat, astfel încât se apelează la Papă - Alexandru al VI-lea - care-și va favoriza țara de origine. Acesta trage linie imaginară între poli, și decide că tot pământul descoperit la vest de această linie va fi al spaniolilor, iar cel descoperit la est, al portughezilor. Este un exemplu puțin hilar, dar, în același timp cutremurător, al modului cum se judecau interesele în acele vremuri. Cele două state vor aduce valori incomensurabile din ținuturile descoperite, care le va da un avânt deosebit pentru secolele viitoare, comparativ cu alte state sau popoare, care au rămas între granițele lor continentale.

În Mediterana se ridică o nouă putere, cea a turcilor, care progresează continuu de la căderea Constantinopolului (1453).

Imperiul Otoman preia prin luptă puterea genovezilor în Marea Neagră. Ei controlează strâmtoarea Otrano și pornesc război împotriva Spaniei, având un amiral deosebit în persoana lui Khadir-en-Din, - mai cunoscut sub numele de Barbarosa sau Barbă Roșie. Acesta supune coastele africane, pune stăpânire pe Alger, Marea Roșie și Yemen. Până în 1570 turcii otomani domină Mediterana.

Despre Spania sfârșitului de secol al XV-lea, se spunea că „niciodată o națiune nu a dominat un imperiu atât de vast, nici de o asemenea bogăție”⁵⁸. În Spania, Carol Quintul construiește cea mai mare *putere maritimă* pentru acele timpuri. Acesta știa că flota este legată indispensabil de existența imperiului, făcând tot posibilul să o dezvolte și să aducă în fruntea ei pe cel mai bun amiral al lumii, pe marele Doria, reușind astfel să-și dezvolte imperiul. Succesorul său, Filip al II-lea, în 1580, într-o inerție a istoriei, reușește să înfrângă Portugalia și să o adauge la coroana sa. Altfel spus, suveranul spaniol reușește, datorită *puterii maritime* de care dispunea, să reunească sub aceeași coroană, un dublu imperiu mondial: al Spaniei cuceritoare și al Portugaliei cucerite.

Tot în Spania aceluiași Filip al II-lea, se poate vedea și reversul medaliei: prăbușirea unui imperiu datorită distrugerii puterii navale de către propriul său monarh. După un secol de prosperitate și bogăție obținute datorită atenției pe care regii au acordat-o flotei, totul începe să se degradeze. Regele Filip al II-lea nu a acordat nicio încredere amiralilor săi, comandanți ai flotei Spaniei. Nu a apreciat serviciile marinei, desconsiderându-le. Timp de 43 de ani este inert la cererile amiralilor de a menține flotele la nivelul statelor concurente, astfel încât, în final reușește să îngroape "*Invincibila Armadă*". Un istoric spaniol vede un simbol în „*superioritatea maritimă a Spaniei, înmormântată de un rege insensibil la obligațiile maritime ale Spaniei*”⁵⁹. După pierderea *puterii maritime*, Spania va fi umilită fără mare efort de flota engleză, care

⁵⁸ Amiral BAJOT, Jean SAVANT, *Histoire de la marine mondiale*, Ed Hachette, 1983, p. 121.

⁵⁹ *Ibidem.*, p. 65

înfrânge flota spaniolă și jefuiește majoritatea porturilor spaniole.

Un imperiu uriaș s-a prăbușit până la urmă, dar există câteva lucruri care nu vor muri niciodată: grandoarea serviciilor aduse de *puterea maritimă* celor două state și civilizației mondiale. Deasupra tuturor se situează cei trei comandanți de escadre: Magellan, Vasco da Gama și Columb.

Experiența Spaniei arată ce înseamnă să nu acorzi atenție *puterii maritime*.

Statele lumii au fost într-o continuă competiție. Secolele XV-XVI au fost secolele marilor descoperiri. Pe când Franța și Anglia se epuizau războindu-se timp de o sută de ani, marinarii iberici, împinși de motive diverse precum dorința de evanghelizare, setea de aur și de mirodenii se lansează în descoperirea, sau mai exact, în redescoperirea lumii.

În secolul al XVI-lea, Franța încearcă să dezvolte o flotă după modelul englez, dar nu poate duce la bun sfârșit acest deziderat din cauza insularilor, care nu voiau să împartă *puterea maritimă* cu nimeni, așa că vor declara război Franței și vor distruge până și germenii dezvoltării unei viitoare flote galice, pentru a nu avea un concurent la împărțirea bogățiilor Lumii Noi. În același timp, războiul civil va ruina toate porturile franceze, ridicate în vederea construirii unei flote.

Cardinalul Richelieu realizează că Franța poate deveni o putere doar dacă reușește să construiască o putere maritimă. În 1626, acesta îi scrie comandantului escadrei din Launay-Razilly:

„Oricine este stăpânul mării are o mare putere pe pământ. Priviți regele Spaniei. După ce a cucerit marea,

el are atâtea regate cucerite, că soarele nu apune niciodată pe pământurile sale”⁶⁰.

Richelieu concepe un plan pentru dezvoltarea *puterii maritime* a Franței, acordând atenție tuturor componentelor acesteia: dezvoltă porturi, construiește diguri, dezvoltă comerțul maritim prin înființarea unor companii, cum ar fi, spre exemplu, *Rouen*, cu care vrea să colonizeze Canada, sau *Flota Montmorency*, cu ajutorul căreia dorește să facă comerț cu regiuni situate dincolo de Capul Bunei Speranțe, precum și multe alte companii cu care urmărește colonizarea și dezvoltarea comerțului maritim cu noile colonii.

Flotele franceze reușesc să scufunde grupări navale spaniole și să le confiște acestora convoaiele și părți din colonii.

După moartea Cardinalului, Franța își întoarce ochii de la flotă și își reia deprinderile sale continentale. Războaiele pe uscat și războiul civil acaparează resursele visteriei, iar flotei nu i se mai dă atenție. În scurt timp, Franța pierde ce a câștigat pe timpul lui Richelieu, iar din colonii nu se mai întorc bogății pentru umplerea visteriei și reluarea procesului de creștere a *puterii maritime*, care să ducă la creșterea puterii Franței.

Țările de Jos sunt un alt exemplu de state sărace care s-au dezvoltat în mod deosebit din exploatarea resurselor mării. Oamenii mării au dus Țările de Jos la independență față de Spania. Spania, ca mare *putere maritimă*, trebuia învinsă pe mare, cu propriile arme. Țările de Jos, țări fără lemn și fără păduri, au construit cea mai mare flotă a vremii, încadrată cu

⁶⁰ Amiral Bajot, *Opere.citate*, p. 121

pescari, transformați în luptători pentru independență. Aceștia au reușit să obțină victoria asupra Spaniei. Ca o răzbunare a sortii, în 1597, când spaniolii vor să-și refacă flota, vor trebui să cumpere douăzeci de galioane din Țările de Jos.

Începând cu mijlocul secolului al XV-lea, până în secolul al XVII-lea, Provinciile Unite - cum erau denumite Țările de Jos în anii 1581-1794 - au devenit o mare putere maritimă și economică, depășită doar de Anglia. Olandezii, buni navigatori, pescari și comercianți au știut să-și creeze o *putere maritimă* pe care să o folosească pentru prosperitatea societății. 20% din populație se ocupa cu pescuitul de hering, aducând un venit de 8 milioane de franci anual din vanzarea a 300.000 tone de pește sărat.

„Floata comercială a Olandei număra 10.000 de nave, 168.000 de marinari, întreținând 260.000 de locuitori. Ea luase în stăpânire cea mai mare parte a transporturilor de mărfuri dintre America și Spania a adus aceleași servicii pentru porturile franceze și a întreținut un trafic important de 36.000 de franci.”⁶¹

Olanda reușește să devină a doua *putere maritimă* a Europei, după Anglia. Marea a fost folosită de către olandezi pentru a-și extinde comerțul maritim la cote nemaiîntâlnite. Este un exemplu tipic pentru o țară mică, fără resurse, care reușește să-și creeze o *putere maritimă* cu ajutorul căreia să se dezvolte ca stat și să ocupe unul din primele locuri în ierarhia mondială.

⁶¹ Alfred Thayer MAHAN, *Opere citate*, p. 71

Anglia a acordat în permanență o atenție sporită *puterii maritime* pentru apărarea Imperiului și dezvoltarea sa economică, la sfârșitul războaielor napoleoniene fiind cel mai dezvoltat stat, din punct de vedere al producției industriale și al comerțului.

La sfârșitul secolului al XIX-lea, Imperiul Britanic controla un sfert din comerțul mondial, ținând la distanță, prin intermediul flotei, orice pretenție din partea rivalilor. Întreg comerțul său se desfășura pe calea mării, datorită unei puternice flote comerciale, care transporta tot ce putea produce un stat la începutul erei industriale. Factorul de multiplicare a câștigurilor era deosebit de mare, întrucât se exportau produsele unei societăți industriale care funcționa din plin unor societăți agrare fără capacități de producție. Comerțul maritim micșora efectiv distanțele și timpul circuitului comercial și productiv între producător și colonii și invers.

După încheierea Războiului de Secesiune (1861-1865) și a războiului franco-german din 1870, Marea Britanie, Franța și Germania au o dezvoltare industrială exponențială, intrând într-o formidabilă competiție bazată pe accesul direct la sursele de cărbune și oțel care puteau fi importate și exportate în cantitățile necesare susținerii industriei, doar pe calea mării. Germania, având un domeniu colonial mai restrâns, își securizează rutele comerciale pe care se aproviziona cu materii prime și piețele de desfacere.

Celelalte națiuni au realizat că singura posibilitate de a se dezvolta și a-și asigura prosperitatea depinde de mărirea capacităților comerciale maritime. În același timp cu mărirea capacităților de producție, se acordă o atenție deosebită controlului zonelor bogate în resurse și obținerea unor

privilegii de exploatare, în paralel cu dezvoltarea unei flote comerciale proprii, care să navighe sub protecția unei flote de război.

Acestea sunt doar scurte crâmpie din istoria imperiilor sau statelor, care scot în evidență faptul că suveranii sau guvernele care au fost în stare să ridice o *putere maritimă* au crescut puterea politică și economică a imperiului/statului respectiv, au adus prosperitate pentru poporul lor secole de-a rândul, dar, în momentul în care au neglijat existența *puterii maritime*, au pus în pericol chiar existența statului.

3.3 Influența conceptului de *putere maritimă* asupra dezvoltării economiei

Un exemplu concludent pentru efectele deținerii *puterii maritime* asupra dezvoltării unui stat este Marea Britanie.

„Între 1820 și 1890, Marea Britanie a fost de departe cel mai bogat stat din Europa. În aceste șapte decenii nu a controlat niciodată mai puțin de 45% din bogăția marilor puteri, iar în cele două decenii de mijloc (1840-1860) a deținut aproape 70%. Nici o dată un stat european nu s-a bucurat vreodată de un asemenea avantaj asupra competitorilor săi. În pofida avuției sale Marea Britanie nu a dezvoltat o forță militară care să constituie o amenințare la adresa celorlalte puteri”⁶².

⁶² John J. Mearsheimer, *Tragedia politicii de forță-realismul ofensiv și lupta pentru putere*, Editura Antet XX Press, 2003, p. 60.

Totuși, în condițiile acestea, Marea Britanie nu a intenționat niciodată să cucerească Europa, pentru că ar fi avut o imensă problemă cu proiectarea forței peste Canalul Mânecii și menținerea cuceririlor sale în timp.

Criticii au acuzat conceptul de *putere maritimă* în general și pe Mahan în mod special, ca fiind un strămoș al imperialismului. Dar, în confuzia de a interpreta scrierile lui Mahan, puțini au profitat cu adevărat de cuvintele lui Sir Walter Raleigh:

„Oricine controlează marea, conduce comerțul; cei ce conduc comerțul lumii, conduc națiunea lor și lumea spre prosperitate și în consecință conduc lumea.”

Cei care ar găsi cuvintele lui Raleigh exagerate pentru realitatea sistemului actual ar trebui să ia în considerare efectul cumulativ al celor patru realități:

- 70 % din suprafața pământului, este acoperită de mare. Omul nu poate trăi în mare, dar poate trăi foarte bine exploatând-o;
- 90 % din volumul comerțului internațional se desfășoară pe apă;
- majoritatea orașelor lumii și populația urbană se află la o distanță de maxim 200 km de litoral și marile fluvii;
- Dreptul internațional prevede: „*libertatea de a accede la mare*” ; „*libertatea de navigație*” ; „*dreptul la trecere inofensivă prin apele teritoriale ale unui stat*”, pe care orice națiune o poate folosi

pentru scopuri comerciale sau de apărare, fără încălcarea suveranității altui stat.



Aceste realități au rămas constante pe tot parcursul secolului trecut și par să rămână la fel și în viitor. În acest context, este evident că mările și oceanele lumii au fost dintotdeauna un factor major în dezvoltarea umană, culturală, economică și industrială.

Halford Mackinder și-a făcut cunoscută prima formă a teoriei sale geopolitice în „*The Geographical Pivot of History*”. Conform acestuia,

„istoria umană s-a desfășurat sub determinarea unui conflict recurent între popoarele situate în ariile terestre și cele așezate în zonele costiere”.⁶³

Mackinder a făcut două remarci de mare importanță:

„odată cu epoca columbiană și post-columbiană (de după marile descoperiri geografice), puterile maritime se situaseră într-o poziție superioară față de cele continentale”.⁶⁴

⁶³ Halford Mackinder, *Opere citate*

⁶⁴ Halford Mackinder, *Opere citate*

Elementul care le avantajase pe primele fusese circulația nestingherită în spațiile maritime. În acel context nou, Anglia pierdea beneficiile exteriorității sale față de Europa și chiar Eurasia, fiind racordată direct la evoluțiile continentale și parte integrantă a acestora. Soluția recomandată de Mackinder indica „*păstrarea centurii periferice eurasiatice în posesia și sub controlul Puterilor Maritime*”⁶⁵.

Contemporan cu Halford J. Mackinder, Amiralul Alfred T. Mahan și-a construit propriul model de analiză geopolitică, pe baza unor postulate.

Un element deosebit de concludent în susținerea teoriei sale în fața națiunii americane a fost legătura ombilicală dintre economia Statelor Unite și comerțul internațional pe mare și protecția acestuia de către o forță navală puternică.

Dacă Mahan nu și-ar fi bazat teoria pe legătura dintre posibilitatea unei prosperități viitoare a poporului american, dezvoltarea comerțului pe mare, exportul producției excedentare a unei economii în creștere spectaculoasă și protecția acestora de către forțele navale americane, care să-și poată proiecta forța acolo unde interesele Americii o cer, teoria sa nu ar fi fost susținută de pragmatismul american al clasei politice a vremii.

Pentru Mahan, instrumentul politicii este comerțul. El a descris în mod curent *puterea maritimă* în termeni și caracteristici care se încadrează, cu preponderență, în afara domeniului militar.

Mahan a plecat de la o necesitate economică spre una

⁶⁵ Halford Mackinder: *The Geographical Pivot of History*

militară și nu invers. Acțiunea militară trebuia să ofere condiții prielnice pentru dezvoltarea unei civilizații comerciale la scară planetară. Ideile sale au fost preluate, în general, din teoria darwinismului social, cu o oarecare influență și circulație în epocă: lumea este o luptă, lupta este esența vieții și a relațiilor dintre popoarele lumii; civilizația europeană și sora sa americană sunt superioare altora, ceea ce le dă dreptul la expansiune și au datoria de a converti popoarele inferioare.

Ca și în cazul lui Mackinder, ideile și scenariile geopolitice ale amiralului n-au rămas fără ecou în acțiunea politică. Relevantă în acest sens este afirmația, puțin exagerată a secretarului de stat al Statelor Unite, H. L. Stimson: „*Neptun este Dumnezeu, Mahan profetul său, iar marina SUA singura biserică adevărată...*”, dar care reflectă efectul cu care au penetrat teoriile lui Mahan zona politică a vremii. Un alt exemplu al unei gândiri la nivel global este și cererea adresată de F.D. Roosevelt americanilor, de a privi harta lumii întregi și nu numai pe cea care reprezintă teritoriul american.

Puterea maritimă a fost și este un multiplicator al puterii economice. În același timp, puterea economică este, la rândul ei, un element de bază pentru dezvoltarea *puterii maritime*.

Secolul al XIX-lea a adus odată cu revoluția industrială și cea din domeniul armamentului, o creștere a *puterilor maritime* prin multiplicarea comerțului maritim și a flotei de război, care trebuia să o protejeze. În anul 1800, totalul mărfurilor transportate pe calea mării era în valoare de 1.500.000.000 USD, în 1850, ajunsese la 4.000.000.000 USD, ca în 1950, volumul comerțului maritim să ajungă la 24.000.000.000 USD. Cu alte cuvinte, în perioada în care

populația mondială nu a crescut mai mult de trei ori, cantitatea de mărfuri vehiculată pe apă a crescut de 16 ori. Această creștere spectaculoasă a comerțului maritim a încurajat exportul producției manufacturiere, a oțelului și cărbunelui, toate acestea făcându-se cu ajutorul navelor cu aburi.

Statele Unite de la sfârșitul secolului al XIX-lea se aflau într-o autoizolare cvasitotală, concentrându-se pe problemele interne, fără a da vreo importanță poziției pe care o au sau ar putea-o avea în lume. Problema apărării Americii dinspre mare era tratată la fel cum trata aceeași problemă, România anilor '70.

Până la punerea în practică a teoriei mahaniene (începutul secolului XX), construirea unei flote cu altă destinație decât cea de apărare a coastelor era considerată de americani un nonsens. Aceeași concepție s-a văzut și în proiectarea Marinei Române și a marinelor altor state fără vocație maritimă, de la sfârșitul secolului al XX-lea.

Abia teoriile lui Mahan referitoare la conceptul de *putere maritimă* au fost în măsură să schimbe poziția statului american și a societății americane în lume și, prin aceasta, întreaga structură de putere a lumii. Meritul modificării politicii navale americane nu este atribuit numai lui Mahan, deoarece studiile lui au fost făcute publice într-un moment în care erau îndeplinite toate condițiile istorice, politice, militare, economice și diplomatice pentru ca America să își schimbe atât politica navală, cât și politica externă.

Oamenii politici erau pregătiți pentru o asemenea schimbare. Teoria lui Mahan „a fost impulsul necesar pentru

transformarea obscurității în lumină”⁶⁶, a fost evenimentul pe care o mare parte a clasei politice îl aștepta pentru a schimba poziția Americii în lume. În oricare alt moment istoric ar fi apărut această teorie, foarte probabil că influența ei ar fi fost minimă, sau ar fi avut același efect ca și scrierile de înaltă ținută a ofițerilor de marină români din perioada interbelică.

Theodore Roosevelt, după studierea cărții lui Alfred Thayer Mahan, „*Influența Puterii Maritime asupra istoriei 1660-1783*” , publicată în 1890, a considerat-o ca fiind o lucrare de referință pentru proiectarea politicii navale a Americii pentru următoarele decenii. Teoria lui Mahan a scos în evidență o realitate de fapt și a adus-o în prim planul priorităților politicii americane, pentru a deveni politică de stat. Prin modificarea politicii sale navale, Statele Unite au devenit o *putere maritimă* de prim rang, impulsionând toate domeniile vieții politice, economice, sociale și militare. Prin aceasta, a ieșit din izolarea sa confortabilă, protejată de două oceane, ajungând, în mai puțin de un secol, singura superputere mondială.

„Controlul mărilor este un factor istoric care nu fusese niciodată estimat și interpretat la adevărata valoare”⁶⁷.

Teoria lui Mahan a stat la baza schimbării poziției Statelor Unite în lume și a schimbării la vârf, în toate marile state, a concepției privind rolul *puterii maritime* în lume.

⁶⁶ Marius Hanganu, *Prefața la traducerea lucrării „Influența Puterii Maritime asupra istoriei*, de Alfred Thayer Mahan

⁶⁷ Alfred Thayer Mahan, *Op. Cit.*, p. 5

3.4 Influența puterilor maritime asupra situației geopolitice de-a lungul istoriei

Congresmanul american Bob Wilson afirma, în 1972:

„Petrolul, peștele, navele de luptă, avocații, oamenii de știință, inginerii și amiralii constituie un amalgam straniu, însă numitorul lor comun este marea”.

Aceasta reprezintă o altă formă de enumerare a elementelor *puterii maritime* care, de-a lungul timpului, a avut o mare importanță asupra situației geopolitice.

Spania, Portugalia și Franța au fost state care în perioadele în care au dispus de o *putere maritimă* de prim rang în lume și-au impus punctul de vedere asupra situației geopolitice, epoca marilor descoperiri fiind o perioadă de referință în acest sens.

Puterea maritimă a fost un argument serios de presiune în negocierile politice asupra chestiunilor mării pe timp de pace. Marea Britanie a făcut apel la forța navală atunci când a fost nevoie să mențină liberul schimb și libertatea mărilor. Puterea navală i-a permis acesteia să domine periferiile lumii, deși balanța de putere în Europa era multipolară.

Anglia elisabetană a adoptat diferite tactici pentru micșorarea presiunii spaniole de a invada insula. Motto-ul regalității era: „*Anglia este o țară care nu va putea fi cucerită atât timp cât suveranii acesteia stăpânesc marea*”. Prin acțiunile puterii sale maritime, Marea Britanie a reușit să-și mențină, de-a lungul secolelor, statutul de mare putere cu influențe majore asupra statelor lumii.

Secolul al XIX-lea poate fi considerat secolul de aur al ordinii internaționale. Anglia a căutat ca prin intermediul *puterii maritime* și prin instituționalizarea memorandumului „*Pax Britannica*” să asigure interesele primare ale cât mai multora dintre națiunile europene, astfel încât acestea să accepte *puterea maritimă* a unui stat al liberului schimb. Două dintre domeniile cheie ale „*Pax Britannica*” se refereau la afacerile monetare și utilizarea resurselor mării.

Largul mării, conform Convenției de la Geneva, este considerat „*res nullius*”, ce nu poate fi însușit, iar pretențiile de jurisdicție ale statelor au fost restricționate cu atenție de-a lungul istoriei.

Largul mării a fost loc al confruntărilor strategice ale marilor puteri, în scopul influențării situației geopolitice în favoarea uneia/unora dintre ele. Oceanele au fost, pe durata războiului rece, locul de confruntare al puterilor nucleare – Statele Unite și Uniunea Sovietică, precum și spațiul necesar pentru proiecția forței asupra zonelor de interes.

Din 1945, Forțele Navale Americane au exercitat o presiune permanentă asupra statelor situate de cealaltă parte a barierei ideologice. În mai mult de 70 de ocazii, la toate nivelurile de intensitate, pe toate oceanele și mările lumii, din Marea Caraibelor până în Coreea de Nord, americanii, împreună cu celelalte state NATO, au executat o presiune continuă. Astfel, vizita cuirasatului *Missouri* în Turcia în 1946, blocada navală împotriva Cubei în 1962, mișcarea Flotei a Șasea în timpul crizei iordaniene din 1970 și multe alte acțiuni navale, sunt exemple de referință ale utilizării puterii navale americane pentru influențarea situației geopolitice și îndeplinirea unor obiective de securitate în epoca postbelică.

În anii '70 ai secolului trecut, Uniunea Sovietică și-a dezvoltat exponențial flota de suprafață și flota de submarine, ca parte a *puterii maritime*, pentru a contrabalansa presiunea geopolitică a Statelor Unite asupra zonelor de interes. Apariția unei serioase *puteri maritime* sovietice a schimbat fundamental raportul de forțe pe glob.

Marile *puteri maritime*, în special Statele Unite și Marea Britanie, la începutul secolului XX, și-au utilizat rar dar eficient puterea navală împotriva statelor mici, pentru a-și impune punctul de vedere în confruntări cu miză politică sau economică. Forța a fost folosită de o *putere maritimă* în momentul în care aceasta a refuzat o cerere a unui stat mic, de extindere teritorială, pretențiile de extindere a apelor teritoriale sau emiterea pretențiilor asupra unor strâmători

În contrast, statele mici și-au folosit *puterea maritimă* pentru a exercita presiuni de modificare a jurisdicției referitoare la drepturile de pescuit ale statelor de coastă. În unele cazuri, „*diplomația de canonieră*” a marilor puteri a fost înlocuită în mare parte de „*diplomația de canonieră*” a puterilor mici. Capturarea navelor americane de pescuit de către Peru sau Ecuador sau hărțuirea de către Islanda a traulerelor britanice au devenit simbolice pentru utilizarea forței în ceea ce privește utilizarea și exploatarea mării.

Puterea maritimă a constituit în istorie și în prezent un factor de influență geopolitică serioasă asupra statelor maritime și continentale.

În zilele noastre, rolul *puterilor maritime* s-a extins de la operații navale specifice celui de-al Doilea Război Mondial, la operații multinaționale de tip „*joint*”, specifice anilor '90 și continuă să se extindă spre proiecția forței la mare distanță și

spre statele aflate în situații critice, unde, numai o organizație militară poate acționa în termen scurt, cu o finalitate cuantificabilă.

În aceste condiții,

„fără a stăpâni marea, fără a avea o putere maritimă, nu ne putem proteja comerțul, nu-i putem ajuta pe cei în pericol, nu le putem oferi ajutor celor loviți de catastrofe naturale și nu putem interveni atunci când societățile sunt amenințate de arme de distrugere în masă, de droguri și piraterie”⁶⁸.

Acesta este discursul cu care își începea pledoaria șeful operațiilor navale (CNO), Am. Mike Mullen, la conferința ținută în fața cursanților Colegiului Naval de Război.

În fiecare etapă a dezvoltării societăților au fost momente în care marii oameni de la conducere au căutat noi rațiuni de a dezvolta puterea navală pentru susținerea puterii statului lor. Marile concepte de utilizare a forțelor navale au avut nevoie de 20 de ani pentru a se maturiza. Conceptului utilizării în comun a Forțelor Terestre, Navale și Aeriene i-au trebuit 30 de ani ca să ajungă la maturitate. Conceptului „Proiecției Forței” i-au trebuit două decenii pentru a deveni o realitate. Ideea lansată de Șeful Operațiilor Navale Americane, de utilizare a puterii navale pentru asistență umanitară în caz de dezastre naturale în zonele costiere, poate ajunge la nivelul

⁶⁸ Adm Mike MULLEN, conferința intitulată „Puterea Maritimă încotro, în secolul 21”, ținută în fața cursanților Colegiului Naval de Război, Newport, 31 august 2005.

unui nou concept de utilizare a puterii navale în 15 - 20 de ani, în funcție de capacitatea *puterilor maritime* de a-l pune în practică. Problema principală, care trebuie evidențiată, este aceea că statele care se respectă efectuează în permanență serioase studii asupra transformărilor societății globale care vor avea loc în următoarele două-trei decenii și propun soluții de rezolvare a acestora, soluții care necesită mai multe zeci de ani ca să ajungă la maturitate și să fie aplicate în practică.

În aceste condiții, se observă faptul că marile *puteri maritime* își pun problema rolului forțelor navale în următorii 20 de ani sau, mai bine spus, a utilității acestora în sprijinul societăților civile ajunse în dificultate. Astfel, s-a lansat ideea intervenției Forțelor Navale în:

- acțiuni în caz de urgențe majore;
- acordarea de asistență medicală de urgență unei populații numeroase în cazul în care instituțiile naționale abilitate nu mai pot face acest lucru;
- asistență pentru refacerea infrastructurii naționale indispensabile sprijinului populațiilor lovite de dezastre.

În toate aceste situații este necesară acționarea, în forță, în primele ore după dezastru. Statisticile demonstrează că în primele patru-cinci zile sunt cele mai mari pierderi directe, datorate cataclismului și indirecte, datorate incendiilor, neintervenției medicale de urgență, infestării apelor, epidemiilor, imposibilității evacuării populației din zona calamităților etc.

Organizațiile guvernamentale și neguvernamentale se văd puse în imposibilitatea de a interveni în zone cu infrastructura de transport distrusă, se lovesc de lipsa

infrastructurii de comunicații pentru coordonarea acțiunilor de salvare, duc lipsă de mijloace de intervenție suficiente.

Statele care dețin o *putere maritimă* pot acționa eficient, deplasând forțe și mijloace la mare distanță, în scurt timp pe mare, fiind susținute de:

- o capacitate de planificare bine pusă la punct;
- experiență în intervenții la dezastre majore;
- resurse și capacitate logistică mare;
- capacități medicale instruite să acționeze în condiții de dezastru.

Este un nou concept de dezvoltare a procedurilor de acțiune a puterilor navale, care are o influență majoră în salvarea civilizației umane în zonele afectate de dezastre.

3.5 Clasificarea puterilor navale /forțelor navale

Puterea navală sau forțele navale constituie elementul de coagulare al *puterii maritime*. Nu se poate vorbi de existența *puterii maritime* fără a include aici toate elementele enumerate în capitolele anterioare.

Puterea navală a statelor este dificil de cuantificat, având în vedere numărul mare de factori determinanți și complexitatea surselor și elementelor componente ale acestora. În funcție de capabilitățile pe care le posedă, raportate la aspirații, interese sau credibilitate, voi face în continuare o clasificare a nivelului forțelor navale.

Capabilitățile puterii navale/forțelor navale sunt un criteriu care vizează:

- a) capacitatea unui stat de a-și proiecta forțe pe glob într-una sau două zone de interes simultan, sau doar într-o

regiune/zonă, în funcție de nivelul de putere sau gradul de dezvoltare și performanța forțelor navale;

b) capacitatea de apărare a intereselor statului în apele teritoriale și Zona Economică Exclusivă, pe căile de comunicații interne și externe, pe care le întrebuințează masiv pentru scopuri economice;

c) capacitatea Gărzii de Coastă/ Poliției de Frontieră de protejare a apelor teritoriale, a căilor de navigație proprii.

O ierarhizare a puterilor navale după criteriile enumerate mai sus poate arăta astfel:

- Puteri navale de rangul I: forțe navale capabile să execute proiecția forței la nivel global;

Acestea sunt specifice *puterilor maritime* care au interese globale și capacități de a și le susține. Au forțe navale capabile să îndeplinească toate categoriile de misiuni la scară globală în două zone, simultan cu susținerea efortului de război pe toată durata de desfășurare. Puterile navale de rangul I posedă întreaga gamă de forțe:

- grupări navale de lovire navală, aeriană și terestră, care cuprind și portavioane;
- forțe amfibii, capabile să execute desant de nivel operativ oriunde în lume;
- forțe de control al mării, ce cuprind nave de luptă și submarine nucleare;
- forțele necesare pentru executarea operațiilor majore, independent.

Un asemenea exemplu l-ar putea constitui, la acest moment, Statele Unite.

- Puteri navale de rangul II: forțe navale capabile să execute proiecția forței la un nivel parțial global (limitat).

Din această categorie fac parte *puterile maritime* care au aspirații și interese globale și sunt capabile să îndeplinească parțial rolurile pe care le pot avea forțele navale la scară globală, într-o singură zonă de operații. Acestea posedă forțe credibile, capabile să facă parte din categoria marinelor globale - au demonstrat-o cu diferite ocazii - în scopul menținerii statutului și influenței peste mări. În marea majoritate, acestea sunt *puteri maritime*, au teritorii peste mări, foste colonii, pe care doresc să le țină în continuare în aria de interes. Aceste *puteri maritime* au suficiente forțe pentru executarea unei singure operații majore.

Rusia, Marea Britanie, Franța și probabil China pot fi integrate în această categorie.

- Puteri navale de rangul III: forțe navale ce-și pot proiecta forța la nivel regional;

Din această categorie fac parte *puterile maritime* cu interese declarate cel puțin la nivel regional și care posedă capacitățile necesare și abilitatea de a proiecta forța în bazinul oceanic și mările alăturate. Acestea au capacitatea de a exercita influențe asupra zonelor mai îndepărtate. De regulă, până la acest nivel, statele se bucură de recunoaștere internațională, ca fiind state cu vocație maritimă.

Turcia, Australia, Canada și Germania pot fi date ca exemplu de state cu capacități regionale.

- Puteri navale de rangul IV: forțe navale ce-și pot proiecta forța la un nivel zonal (cu aspirații regionale);

Din această categorie fac parte *puterile maritime* care au aspirații și interese declarate la nivel regional și posedă doar o capacitate limitată de a proiecta forțe asupra zonelor de larg, dar nu sunt capabile de a susține operații navale la distanțe mari

Acestea sunt *puteri maritime* care posedă forțe și capacități credibile, necesare pentru a face parte din categoria forțelor navale regionale, dar nu se ridică totuși la nivelul acestora din urmă. Din această categorie fac parte *puterile maritime* cu forțe navale, care au capacități operaționale în afara apelor teritoriale, având susținere oferită de nave multirol, fregate, corvete, elemente de aviație maritimă și forțe submarine. Aici pot fi date ca exemplu Italia, Ucraina, Olanda și statele nordice.

- Puteri Navale de rangul V: forțe navale de apărare a intereselor statului la limita Zonei Economice Exclusive.

Acestea sunt specifice țărilor care au capacități de apărare limitate, împotriva unei forțe navale de nivel mediu sau conform clasificării anterioare, în ceea ce privește participarea la o operație de apărare împotriva unei puteri navale de rang IV.

Forțele navale de rangul V aparțin unor state cu concepție de apărare continentală și activități economice, industriale și de cercetare maritimă relativ dezvoltată. În acest context, aceste state pot aspira către constituirea unei *puteri*

maritime, în condițiile în care acest fapt ajunge să fie considerat o prioritate pentru guvernanți.

Forțele navale ale acestor state sunt capabile să execute operații cu preponderență defensive, care au capacități limitate de susținere a unui efort de război de mare intensitate. Aceasta implică o forță defensivă limitată, cu nave antisubmarin, nave rapide lansatoare de torpile și rachete, aviație cu rază scurtă de acțiune și o forță submarină limitată sau lipsa acțiunii submarinelor.

Este exemplul tipic pentru România anilor '80, stat care a avut o forță navală proiectată pentru operații defensive, cu performanțe limitate datorită lipsei de tehnologie.

3.6 Actori statali considerați ca fiind *puteri maritime*

Amiralul Sir Herbert Richmond spunea că au existat *puteri maritime „naturale”*: atenienii, cartaginezii, venețienii, olandezii și englezii, al căror statut a fost favorizat de poziția geografică. Dar, au existat în istorie și state care au ajuns la statutul de *putere maritimă*, datorită clarviziunii și deciziei conducătorilor lor. În acest sens, se pot enumera Imperiul Roman, Imperiul Otoman, Imperiul Spaniol, Portugalia și în ultimul secol, Japonia, Statele Unite, Rusia și Germania, state dintre care, unele au devenit imperii și datorită *puterii maritime* pe care și-au creat-o.

Au fost state cu vocație maritimă, care au devenit actori la nivel mondial pentru o perioadă mai mare sau mai mică de timp, datorită dezvoltării unei *puteri maritime*, precum Olanda, Portugalia, Anglia, Serenísima Republică a Veneției și Spania, care au ajuns să stăpânească și exploateze o mare parte din

teritoriile lumii, de unde au adus bogății imense și care și-au păstrat statutul de mari puteri doar atâta timp cât au fost în stare să-și mențină flote de război și comerciale de prim rang. În momentul în care și-au neglijat flotele, și-au pierdut și statutul de mari puteri. Un caz elocvent este cel al Portugaliei, Spaniei și Olandei, care dețin în epoca lor de glorie teritorii imense, prin dezvoltarea *puterii maritime*, după care, ajung chiar state sărace. Veneția dispare ca stat, în zilele noastre vorbind doar de un oraș turistic deosebit.

Secolele marilor descoperiri și cele ce au urmat după această epocă au fost secole de lupte navale aproape continue pentru stăpânirea mărilor și teritoriilor de peste mări. În aceste lupte navale s-au confruntat puterile vremii precum Anglia, Franța, Spania, Țările de Jos și Portugalia, în diferite configurații de alianțe, în funcție de interesele vremii. În anii marilor descoperiri și cuceriri teritoriale, statul papal își creează propria flotă, "*flota pontificală*", a cărei comandă îi este dată marelui Amiral Andea Doria, cel mai bine plătit comandant de flote al timpului, curtat și cumpărat în diferite perioade de Franța și Carol Quintul al Spaniei.

În secolul al XV-lea, Spania și Portugalia devin "*actori statali*" de primă mână, astfel încât prin bula papală emisă de Alexandru al VI-lea, ajung să împartă toate teritoriile nou descoperite, unii, la est și ceilalți, la vest de o linie imaginară ce împărțea globul de la nord la sud.

Un stat nu se putea considera mare putere dacă nu era și *putere maritimă*. Dar sunt și "*actori statali*" cu vocație continentală sau cu conștiință continentală: Franța, Germania, Rusia care, pentru a ajunge la statutul de mare putere, au fost nevoiți să-și construiască o putere maritimă.

În Rusia sovietică, Serghei Gorshkov, ajuns în fruntea marinei în 1956, reușește să pună în practică o politică navală care, într-o perioadă relativ scurtă, transformă flota rusă dintr-o flotă defensivă cu misiuni de sprijin a forțelor terestre într-o flotă ce putea acționa oriunde pe glob, atât ca forță nucleară de sine stătătoare, cât și ca o putere convențională ce se putea măsura de la egal la egal cu Forțele Navale ale Alianței Nord Atlantice. Rusia devine astfel o *putere maritimă* de nivel mondial, care acum poate să acționeze nestingherită pe oceanul planetar. Schimbarea raportului de forțe în domeniul naval a produs o mutație în echilibrul existent pe glob, punând capăt perioadei în care Statele Unite și aliații săi se mișcau nestingheriți pe mări și oceane, fără teama unei concurențe din partea sovieticilor. URSS devine un "*actor*" ce are greutate pe mările și oceanele lumii.

Este posibil ca Gorșkov să fi însemnat pentru construirea *puterii maritime* sovietice, ce a însemnat Mahan pentru Statele Unite, în schimbarea concepției americane. Amândoi au luptat pentru convingerea clasei politice de necesitatea dezvoltării unei *puteri maritime*, care să protejeze interesele statului. Dacă Mahan a fost un teoretician strălucit, Gorshkov a fost un practician care a reușit să convingă și să construiască o *putere maritimă* care să schimbe statutul URSS în lume. Gorshkov pleca în demonstrațiile sale de la faptul că influența Rusiei de-a lungul istoriei a crescut sau scăzut proporțional cu nivelul *puterii maritime*. Afirmările Amiralului rus erau puțin forțate, deoarece Rusia, de-a lungul existenței sale, a fost și a rămas un stat cu vocație continentală, care și-a impus influențele în special pe uscat.

În zilele noastre se pot enumera câțiva actori statali, considerați ca fiind *puteri maritime*:

- Statele Unite: *putere maritimă* de prim rang, ce poate acționa oriunde pe glob, putând susține două operații simultan. Și-a concentrat eforturile pentru dezvoltarea domeniului naval, destul de târziu, la începutul secolului trecut, fiind impulsionate și de concepțiile lui Mahan ;
- Marea Britanie: *putere maritimă* relativ constantă de aproape un mileniu, care a încercat, prin acțiunile sale maritime și terestre, să mențină un echilibru în favoarea sa în Europa. Acționează sincron cu Statele Unite și poate susține o operație oriunde pe mările și oceanele lumii;
- Rusia: stat fără vocație maritimă, ce și-a creat prin eforturi deosebite, într-un timp relativ scurt, o *putere maritimă* redutabilă și și-a impus de multe ori punctele de vedere în probleme esențiale;
- Franța: *putere maritimă* de-a lungul istoriei, având o concepție continentală în luarea marilor decizii navale. Încearcă în acest moment apropierea de filozofia navală a celorlalte state din NATO;
- Australia, stat maritim, de concepție maritimă, cu o doctrină maritimă deosebită, care dispune în momentul de față de o flotă modernă și echilibrată, care îi conferă statutul de *putere maritimă* regională;

- Turcia, descendentă a Imperiului Otoman, nu a uitat niciodată faptul că, la mijlocul secolului trecut, a fost o mare *putere maritimă*, reușind să transforme Mediterana în lac turcesc, iar puterile maritime ale vremii au fost nevoite să se unească pentru a o înfrânge. În ziua de azi, Turcia este o serioasă *putere maritimă* regională în expansiune, care își punctează succesele cu orice ocazie.

Actorii statali enumerați, considerați ca fiind *puteri maritime*, precum și alții care nu au fost amintiți, și-au bazat evoluția statală în momentele importante pentru aceștia și poziția la masa internațională, în mare parte, pe statutul de *putere maritimă*.

MOTO:

„Puterea Maritimă asigură condițiile pentru manifestarea puterii statului și dezvoltarea lui”.

CAm. Prof. univ. dr. Marius
Hanganu

Capitolul 4

INTERESELE NAVALE ALE ROMÂNIEI

4.1 Evoluția puterii maritime în România

„Rolul Marinei în economia și apărarea națională și pozițiunea superioară pe care țara noastră o ocupă pe Dunăre, la gurile Dunării și în Marea Neagră, impun necesitatea ca puterea noastră maritimă să fie ridicată la înălțimea misiunilor ei importante și dezvoltată potrivit situațiunii geografice cu care natura ne-a înzestrat”⁶⁹

⁶⁹ Cdor Ioan BĂLĂNESCU, articolul *Liga Navală* publicat în Revista Marinei Anul I, Nr. 2, 1926, Editura Geniului (Cotroceni), București, 1926, p. 143.

De la terminarea războiului, până în anii '90 a secolului trecut, nu s-a mai vorbit de *puterea maritimă* în mod explicit chiar dacă, în perioada 1970-1989, toate componentele *puterii maritime* s-au dezvoltat exponențial:

- flota militară;
- flota comercială;
- flota de pescuit oceanic;
- șantierelor navale construite sau dezvoltate la Constanța, Mangalia, Brăila, Tulcea, Galați, Giurgiu, Drobeta Turnu-Severin;

- instituții de învățământ din domeniul naval:

- institutul de marină „Mircea cel Bătrân”, care avea promoții ajunse la 1.000 de absolvenți, în anii '80;
- universitatea de la Galați, care acoperea toate specialitățile necesare șantierelor navale;
- nenumărate licee cu specific naval, în toate orașele dunărene și de la mare;
- școli militare și civile de maiștri pentru domeniul naval;

- porturile maritime dezvoltate la Constanța, Mangalia, Midia, Sulina, precum și cele dunărene: Tulcea, Galați, Brăila, Giurgiu, Drobeta Turnu-Severin.

Pavilionul României flutura la bordul a peste 120 de nave de luptă și 60 auxiliare, 319 nave comerciale maritime, 1.802 nave fluviale și 62 de nave de pescuit oceanic, din care 3 nave - uzine de prelucrare și conservare a peștelui. În anul 1989, navele românești au transportat un volum de 2.726.000

tone pe mare și 13.976.000 tone marfă pe apele interioare⁷⁰. Întreaga dezvoltare a sectorului naval era susținută de o întreagă industrie națională, șantierele navale lucrau la capacitate maximă, atât pentru dezvoltarea și repararea parcului de nave, cât și pentru export, flota de pescuit oceanic aducând în țară peste 200.000 tone pește. Dezvoltarea comerțului maritim și a pescuitului oceanic, a creșterii beneficiilor din domeniul maritim și fluvial, a dus implicit la posibilitatea dezvoltării *puterii maritime* a României.

România ajunsese, prin capacitatea sa de transport comercial maritim, prin flota de pescuit oceanic și prin capacitatea portului Constanța, pe primele locuri în lume. Șantierele navale civile produceau nave până la 150.000 tdw, valori la care puține șantiere din lume puteau să ajungă.

În aceste condiții, se poate spune că în anii '80, România ajunsese o *putere maritimă* de nivel regional, performanță care, cu greu va putea fi egalată în viitor și asta doar cu o politică navală coerentă. Însă toate eforturile făcute în această direcție se vor vedea în nivelul general al dezvoltării societății, *puterea maritimă* dobândită devenind un motor al dezvoltării României.

Nici un stat nu și-a pus problema să construiască doar o flotă comercială fără a ridica și o flotă de război, iar cei care au făcut această greșeală au plătit până la urmă cu flota comercială. Cel mai concludent exemplu îl constituie Olanda, care, la un moment dat ajunsese cărașul mondial, dar nu pentru mult timp, pentru că Anglia și-a văzut interesele

⁷⁰ Am Gheorghe Marin, Cam Fl. Romulus Hâldan, *Forțele Navale ale lumii în secolul XXI*, Ed. CTEA, București, 2009, p. 275.

comerciale amenințate, așa că a făcut apel la flota de război pentru a aduce la tăcere comerțul maritim olandez.

A construi o flotă comercială fără a construi și una militară este un nonsens.

„Oricare popor care posedă o flotă comercială are nevoie și de o marină de război, care să o protejeze. Intenția de a construi numai o flotă comercială, poate fi doar viziunea unui popor primitiv. Pe măsură ce poporul se rafinează acest fapt devine evident”⁷¹.

În această idee, în anii '70, s-au pus bazele unui ambițios program naval. Șantierul Militar Mangalia a fost dotat pentru a construi nave de toate clasele, fiind pregătiți oameni care să fie în măsură să construiască nave militare cu un alt specific față de cele civile.

În anii '80, Șantierul Militar Mangalia producea deja din plin nave de clasă mică (vedetele torpiloare și vedetele purtătoare de rachete, vedetele blindate, dragoare), clasă medie (dragoare maritime, monitoare și corvete) și clasă mare, fregata Mărășești.

Chiar dacă România nu avea acces la tehnologiile din vest, iar senzorii și armamentul instalat pe nave era de producție sovietică, întreaga concepție de proiectare și realizarea navelor era 100% românească. Navele nu erau la nivelul celor sovietice sau NATO, dar România a demonstrat că este în măsură să construiască nave militare.

⁷¹ Nicolae MONASTEREV capitaine de fregate de la Marine Russe, *Histoire de la Marine Russe*, Ed. Payot, Paris, 1932, p. 7

4.2 Clasificarea și specificul intereselor navale ale României

Interesele navale constituie o parte componentă a intereselor naționale, economice și politico-militare ale statului.

Interesele navale evoluează în timp, în funcție de *puterea maritimă*, puterea economică și situația politică a statului. Acestea se promovează prin mijloace diferite: politice, diplomatice, informaționale, economice, militare ș.a. și se materializează prin negocieri, încheieri de tratate, acorduri, programe, proiecte și inițiative comune.

Apărarea intereselor navale se realizează, în principal, prin instituțiile de securitate maritimă specializate ale statului: Forțele Navale Române, Poliția de Frontieră, Autoritatea Navală Română și căpităniile porturilor pentru siguranța navigației și transportului și respectarea condițiilor ce trebuie îndeplinite de către instituțiile comerciale.

Forțele navale ocupă locul central în cadrul instituțiilor de securitate maritimă și reprezintă instrumentul principal de forță al *puterii maritime* a statului. Acestea trebuie să fie capabile să-și proiecteze puterea în marea liberă, în scopul asigurării securității maritime, a apărării obiectivelor economice și a comunicațiilor maritime proprii.

Interesele navale ale României se stabilesc și se pot modifica în funcție de:

- a) nivelul *puterii maritime* proprii;
- b) necesitatea de aprovizionare cu materii prime externe pe căile de comunicații maritime și fluviale;

c) capacitatea de a exploata subsolul marin și perspectivele de dezvoltare ale acesteia;

d) ponderea pe care o dețin în schimburile comerciale ale țării, realizate pe căile de comunicații maritime și fluviale;

e) alte activități economice ce se desfășoară pe mare și pe fluviu - transporturi navale, turism, construcții navale etc.;

f) promovarea și cunoașterea imaginii sale în lume.

Interesele navale ale României pot fi împărțite în interese maritime și fluviale și pot fi clasificate în funcție de importanță, domeniul de activitate și persistența în timp.

În funcție de importanță, interesele naționale se clasifică în:

a) Interese fundamentale, fiind cele care nu sunt afectate de schimbările politice. Interesele navale impun, ca o prioritate, adaptarea economiei și a societății noastre, în vederea asigurării capacităților necesare afirmării României ca putere maritimă, pentru a juca în perspectivă un rol important, atât ca țară de tranzit, cât și ca participantă activă pe traseul marilor fluxuri economice dintre est și vest:

- păstrarea integrității sale teritoriale în limitele granițelor terestre, maritime și fluviale;
- păstrarea accesului neîngrădit la fluviu și la mare, a ieșirii pe Dunăre la Marea Neagră prin brațul Sulina, în principal, dar și prin brațele Chilia și Sfântul Gheorghe;
- realizarea unei „*regiuni extinse a Mării Negre stabile, democratice cât mai strâns conectate la*

structurile europene și euroatlantice”⁷² prin „constituirea unui spațiu de securitate, stabilitate și prosperitate”⁷³, pe baza dezvoltării cooperării regionale, politice, economice, militare și culturale cu țările riverane și cu aliații și partenerii;

- asigurarea condițiilor pentru păstrarea și dezvoltarea capacităților economice, de transport și de exploatare a resurselor maritime (de materii prime, energetice, biologice, de hrană, ș.a.) în zona maritimă de interes și desfășurarea nestânjenită a activităților economice specifice în aceste spații;
- asigurarea libertății de mișcare pe căile de comunicații fluviale și maritime, apărarea infrastructurii din spațiul riveran, respingerea agresiunilor din direcția mării și a fluviului, protecția frontierelor maritime, supravegherea traficului maritim și controlul navigației, asigurarea drepturilor legitime în apele teritoriale, zona Contiguă și Zona Economică Exclusivă;
- protecția mediului pe mare, fluviu și în Deltă, prevenirea unor catastrofe ecologice; menținerea echilibrului ecologic al

⁷² *** *Raportul Consiliului Suprem de Apărare a Țării privind activitatea desfășurată în anul 2005*, București, iunie 2006, p.14.

⁷³ *** *Repere pentru un deceniu de politică externă. Interese. Valori. Instrumente.*, Ministerul Afacerilor Externe, București, septembrie 2007, p. 19.

ecosistemelor din zona litorală a Mării Negre, din Deltă și de pe fluviul Dunărea, pe apă și pe uscat;

- păstrarea și dezvoltarea conștiinței maritime naționale și a culturii marinărești, dezvoltarea învățământului de marină.

b) Interese principale, care se pot schimba, când survin importante modificări politice, de regulă, în relațiile României pe plan extern:

- apărarea integrității din Zona Economică Exclusivă, a unor dimensiuni maxime ale zonei economice exclusive și a platoului continental propriu;
- existența unei flote comerciale maritime și fluviale care să corespundă și să răspundă necesităților economiei naționale;
- asigurarea permanentă a capacității și libertății de exploatare a resurselor din apele teritoriale, Zona Contiguă și Zona Economică Exclusivă;
- exploatarea bogățiilor mării – energetic și biologic, unei flote de pescuit oceanic;
- dezvoltarea porturilor ca parte a „*infrastructurii critice*”⁷⁴ și asigurarea protecției, pazei și apărării acestora;
- existența unor Forțe Navale al căror grad de instruire și dotare să asigure apărarea în condiții optime a intereselor navale naționale,

⁷⁴ *** *Strategia de Securitate Națională a României: România Europeană, România Euroatlantică: pentru o viață mai bună într-o țară democratică, mai sigură și prosperă*, București, 2007, p.32.

concomitent cu participarea la misiuni externe, derivate din apartenența la NATO și UE, precum și din alte angajamente externe ale statului;

- existența unei structuri navale eficiente a Poliției de Frontieră, pentru desfășurarea acțiunilor polițienești în zona apelor teritoriale și zonei contigue;
- asigurarea aplicării măsurilor corespunzătoare de protecție a mediului în zona fluvială, în Delta Dunării și în Marea Neagră;

c) Interese secundare, care pot fi modificate sau înlocuite cu altele, cu ocazia unor schimbări politice interne:

- modernizarea, amenajarea sau construirea unor canale navigabile, a unor porturi maritime și fluviale și a unor amenajări hidrografice și de navigație importante;
- dezvoltarea turismului maritim și fluvial;
- exploatarea resurselor Dunării, Deltei Dunării și Mării Negre;
- dezvoltarea și păstrarea culturii și conștiinței marinărești a populației;
- dezvoltarea învățământului de marină;
- dezvoltarea unui sistem eficient de supraveghere a traficului maritim;
- achiziționarea de nave și tehnică militare, necesare dotării Forțelor Navale și Poliției de Frontieră;
- dezvoltarea cercetării științifice în domeniile legate de mediul fluvial, lacustru și marin;

- dezvoltarea și perfecționarea activității de proiectare și construcții nave, inclusiv nave militare;
- crearea și asigurarea funcționării structurilor de control al navigației;
- dezvoltarea activității autorității naționale în domeniul hidrografic în vederea creșterii aportului României în domeniu, pe plan mondial;
- dezvoltarea activității de crewing;
- dezvoltarea activității de pilotaj la mare, pe fluviu și pe Canalul Dunăre-Marea Neagră, cât și a siguranței și securității navigației maritime și fluviale;
- dezvoltarea interconectării porturilor cu infrastructura rutieră și feroviară;
- perfecționarea procedurilor de containerizare a transportului maritim și fluvial etc.

4.3 Influența puterii maritime asupra dezvoltării României

„Toate elementele care determină funcțiunile unei flote în apărarea națională trebuie să isvorască din politica navală a țării...”

Politica navală fixează atitudinea și dezvoltarea puterii maritime față de problemele apărării naționale. Politica navală examinează chestiunea alianțelor maritime.

Din politica navală ia naștere programul naval al creării flotei de război, potrivit misiunilor diferite pe care această flotă este chemată să le îndeplinească în timp de război...⁷⁵

Acestea sunt cuvintele unuia din mulții ofițeri de marină români, care după ce au absolvit Școli de Război în Franța, Germania sau Școala de Război românească, au realizat importanța creării *puterii maritime* a României și au luptat pentru aceasta.

Pentru România, promovarea intereselor în regiunea extinsă a Mării Negre și la nivelul oceanului planetar este o prioritate. Aceasta se poate face mult mai ușor de pe poziția unui stat care dispune de o *putere maritimă* la nivelul aspirațiilor pe care este capabil să o pună în practică.

În momentul în care România va deveni o *putere maritimă* de nivel regional și poziția acesteia pe „marea tablă de șah” a statelor, va fi alta.

O *putere maritimă* nu se poate construi de pe o zi pe alta. Dar cu o politică coerentă concentrată în această direcție, pentru dezvoltarea elementelor componente *puterii maritime*, într-o perioadă de 20-30 de ani, se poate îndeplini acest deziderat, cu eforturi din partea întregului popor, voința guvernanților și un plan coerent.

⁷⁵ Cdr Ioan Bălănescu, Conferință intitulată „*Puterea maritimă ca factor de civilizație și de apărare națională*” ținută la Liga Navală Română, 1928, București

„Să lucrăm din răputeri pentru a vedea înfăptuită Flota noastră de Mare, să modernizăm și să mărim flota comercială, să ameliorăm porturile noastre, să asigurăm eșirea la Mare,... să formăm populația maritimă națională și personalul național al Marinei Comerciale, să sprijinim întreprinderile de navigație, să creăm instituții de credit maritim, să dezvoltăm șantierele navale, să luptăm pentru răspândirea și înălțarea pavilionului național al Marinei pe toate mările globului.

Iată datoria fiecărui român față de puterea maritimă a țarei.”⁷⁶

Există, în acest sens, experiența gestionării unei flote comerciale de mărime apreciabilă pe întreg mapamondul, cât și experiența dezvoltării unor șantiere navale de mare capacitate la fluviu și mare, cu toată infrastructura necesară, de la proiectare până la execuție și o infrastructură portuară serioasă în extindere și modernizare. România are un învățământ mediu și superior ajuns la nivelul de maturitate. De asemenea, dispune de o *putere navală* în modernizare atât la nivelul navelor cât și al pregătirii personalului, ce poate constitui nucleul pentru o forță navală credibilă.

Acest stat are, din păcate, o conștiință maritimă redusă, doar la nivelul populației care este în contact cu meseriile legate de mare și fluviu, ceea ce poate însemna maxim 7% din populația României, dar care poate ajunge în cazul abordării

⁷⁶ Cdor Ioan Bălănescu, Conferință intitulată „*Puterea maritimă ca factor de civilizație și de apărare națională*” ținută la Liga Navală Română, 1928, București

pozitive a problemei mării, la 25% într-un interval 10 – 20 de ani.

Toate acestea sunt premisele necesare, dar nu și suficiente pentru crearea unei *puteri maritime*. Clasa politică trebuie să înțeleagă faptul că viitorul României are nevoie de o *putere maritimă* care să-i susțină interesele pe mările lumii.

Modul și măsura în care România își promovează interesele în regiunea Mării Negre sunt determinate de:

- a) volumul aprovizionării cu materii prime pe căile de comunicații maritime și fluviale;
- b) volumul explorărilor și exploatării subsolului marin și valorificarea bogățiilor submarine;
- c) dezvoltarea activităților economice ce se desfășoară pe mare și pe fluviu;
- d) calitatea diplomației maritime promovată în zona extinsă a Mării Negre.

Lucrarea „*Avem nevoie de Marina Militară*”, publicată în anul 1923, de către Căpitan Comandor E. Roșca și Locotenent Comandor G. Koslinsky, sublinia stringenta necesitate a creării unei Forțe Navale semnificative:

„Puterea navală nu se datorează întâmplării și nici nu se improvizează, ci rezultă din preparația minuțioasă a tuturor elementelor care o compun. Să ne creem dar, marina militară de care avem nevoie. Să ne stabilim programul naval, să ne formăm personalul și să ne pregătim o bază navală. Să ne pregătim puterea navală cu toată prevederea și toată perseverența”.

Problematica Mării Negre prezintă un interes național major pentru țară, iar afirmarea regională a României ca *putere maritimă* constituie o condiție importantă pentru dezvoltarea durabilă și afirmarea acesteia în lume. Pe fondul acestor considerații, atât pe termen mediu, cât și pe termen lung, România trebuie să fie în măsură, singură sau alături de aliații săi, să își promoveze și să își apere interesele maritime atât în Marea Neagră, cât și în oceanul planetar, deziderat care nu poate fi împlinit fără ca România să devină, din perspectivă geopolitică, o *putere maritimă* regională.

CONCLUZII

Pe parcursul acestei lucrări, am făcut o trecere în revistă a elementelor *puterii maritime*, a rolului pe care îl poate avea aceasta în dezvoltarea unui stat și a pericolelor ce pot apărea pentru un stat în condițiile neglijării dezvoltării *puterii maritime* la nivelul statelor cu aceleași aspirații.

Am scos în evidență dezvoltarea unor state datorită *puterii maritime* pe care au avut-o la un moment dat, în istorie.

Am scos în evidență influența pe care au avut-o unele state, în istorie și o au altele, în prezent, asupra situației geopolitice universale, datorită *puterii maritime* de care dispuneau sau dispun.

Am dezvoltat rolul amiralului Mahan în susținerea rolului conceptului de *putere maritimă* pentru Statele Unite și finalitatea punerii în practică a conceptului, în întreaga lume.

Toate acestea le-am făcut pentru a demonstra necesitatea creării elementelor unei *puteri maritime* la nivelul statului Român, ca un deziderat ce se poate îndeplini într-un interval de 30 - 40 de ani, pe un trend de dezvoltare economică pesimist, fără de care România nu se va dezvolta normal, ca o

națiune europeană matură, la nivelul pe care îl merită, în ierarhia statelor europene și ierarhia mondială.

Studiul influenței *puterii maritime* asupra dezvoltării societății demonstrează că marea a constituit dintotdeauna cea mai rapidă cale de răspândire a civilizației și în același timp o formă de dominare a lumii continentale și maritime. În unele etape, dominarea lumii s-a făcut pașnic, printr-o dominare civilizațională, datorită diferenței foarte mari de cultură, iar în alte perioade aceasta făcându-se prin intermediul forței sabiei și tunului.

Popoarele maritime s-au dezvoltat într-un ritm mult mai rapid decât popoarele continentale, în antichitate și evul mediu, deoarece suprafața acoperită de către ele a fost mult mai mare, au intrat în contact cu un număr mult mai mare de civilizații de la care au împrumutat cele mai înaintate elemente ale culturii, artei, meșteșugurilor, medicinei, științei și practicii militare. În același timp, însumarea celor mai înaintate elemente ale civilizațiilor cu care au venit în contact, a dus la o dezvoltare exponențială a propriei civilizații, în comparație cu dezvoltarea liniară a societăților de tip continental, care aveau contacte doar cu popoarele limitrofe lor. Impactul unei civilizații superioare asupra uneia inferioare a dus în final la absorbirea celei din urmă. Istoria acțiunilor legate de mare s-a confundat în permanență cu istoria civilizațiilor.

Civilizațiile antice s-au răspândit cel mai ușor și la mari distanțe, pe calea mării. Leagănul civilizațiilor a fost legat de mare.

Există o mulțime de exemple de orașe-state sau state mici care au ajuns să posedă colonii din care să aducă bogății

impresionante și să devină imperii datorită *puterii maritime* pe care au fost în măsură să o construiască. Dacă se enumeră marile imperii care au stăpânit lumea, se observă că aproape toate au ajuns la acel nivel și datorită *puterii maritime*.

Nu se poate vorbi de nicio mare putere a istoriei moderne fără a se constata că printre pilonii puterii se află și *puterea maritimă*.

Au fost state care au folosit *puterea maritimă* pentru a se îmbogăți doar prin jaf, fără a încerca să dezvolte coloniile. Respectivul imperii maritime au sucombat în momentul în care au considerat că menținerea și dezvoltarea flotei de război și a celei comerciale nu mai constituie o prioritate pentru ele.

Au supraviețuit peste secole imperiile coloniale care au avut o politică echilibrată de menținere a coloniilor prin forță, dar și prin injectarea de know-how, o infrastructură administrativă. Cele care au utilizat doar politica forței, la un moment dat au fost date la o parte de alte state prin utilizarea aceluiași metode. Statele care au considerat că a fost de ajuns să utilizeze *puterea maritimă* doar pentru cucerirea coloniilor și nu au fost în măsură să-și sporească această putere pe măsura dezvoltării intereselor, în zona colonială, au fost îndepărtate de către alte *puteri maritime*, în lupta lor pentru teritorii, surse de materii prime și piețe de desfacere.

Elementul principal al *puterii maritime* a fost - în antichitate și evul mediu - flota de război. În epoca modernă nu se mai poate vorbi doar de elementul militar al acesteia, pentru ca un stat să poată fi considerat o *putere maritimă*.

Mările și oceanele au fost importante surse de bogăție pentru cei care dețineau puterea de a le controla. Prin controlul rutelor de transport maritim, *puterile maritime* dispuneau de

controlul comerțului mondial. Prin controlul rutelor de transport se putea monitoriza comerțul mondial, evoluția economică a diferitelor state, ponderea anumitor tipuri de materii prime utilizate de națiuni, putându-se determina indicii pregătirilor de război pe care le fac unele state pentru a preîntâmpina agresiunile.

Rolul flotei militare și al celei comerciale este vital pentru conservarea puterii. Puterea unui stat maritim nu constă atât în numărul și puterea navelor de război, ci mai ales în capacitatea de a preveni superioritatea maritimă a altor state.

Interesul fundamental al unui stat maritim este acela de a evita situația în care un stat continental, cu acces la mările libere, să dobândească o putere navală semnificativă, pe care s-o poată utiliza, la un moment dat, împotriva statului maritim.

Niciun stat nu a devenit o putere la nivel mondial până în momentul în care nu a devenit și o *putere maritimă* de nivel mondial.

În epoca columbiană și post-columbiană, puterile maritime se situaseră într-o poziție superioară față de cele continentale. Elementul care le avantajaseră pe primele fusese circulația nestingherită pe mările și oceanele lumii.

În istoria modernă, datorită progreselor tehnologice, puterile continentale au dobândit o semnificativă capacitate de deplasare, care crea puterilor interioare (Rusia, Germania, China) posibilitatea de a se revărsa asupra spațiilor maritime și de a surclasa *puterile maritime*.

În ultimii 20-30 de ani a avut loc o nouă răsturnare de situații, datorită sporirii capacității de acțiune a puterilor maritime la mari distanțe, de proiectare a forței oriunde pe glob, cu o intensitate copleșitoare și precizie chirurgicală.

Această modificare a abordării strategice a ultimelor decenii a creat perspectiva creșterii importanței vectorului putere navală.

Puterea maritimă este capacitatea unei națiuni de a utiliza marea pentru a-și atinge scopurile economice și politice. În trecut era utilizată expresia „*capacitatea de a stăpâni marea*”. În ziua de astăzi, condițiile sunt mult mai complexe, iar marea nu poate fi stăpânită așa de ușor sau, mai bine spus, nicio putere nu mai dorește să aloce atâtea resurse pentru stăpânirea unei mări. Controlul mărilor este o noțiune care se referă mai mult la perioadele de conflict, în timp de pace acest control putându-se realiza prin deținerea unui procent mare din comerțul maritim. În fapt, comerțul în cadrul puterii maritime este unul din factorii de bază care aduc resurse puterii economice a statului, resurse care se pot răsfrânge, la rândul lor, asupra dezvoltării puterii maritime, pe o spirală ascendentă.

Un stat poate utiliza marea pentru a-i exploata oportunitățile pe care aceasta le poate pune la dispoziție, cum ar fi posibilitatea:

- de a construi nave în șantierele navale;
- de a dezvolta comerțul maritim și fluvial;
- de exploatare a bogățiilor subsolului marin;
- de a dezvolta o industrie piscicolă;
- de a dezvolta o Putere Navală, cu care să controleze căile de comunicații maritime;
- de a proiecta forța asupra zonelor de interes;
- de a face presiuni asupra unui stat prin trimiterea unei grupări navale într-o vizită de curtoazie în porturile statului respectiv sau într-o zonă maritimă limitrofă;

- de a instala căi de comunicație submarină pentru a lega regiuni sau continente;
- de a instala conducte submarine, pentru transportul hidrocarburilor;
- de a apăra interesele unui stat oriunde este nevoie pe mările și oceanele lumii.

Elementul major al unei *puteri maritime* este flota, dar simpla deținere a unei puteri navale serioase nu garantează controlul mării. Dimensiunile flotei sunt importante, dar conflictele au demonstrat că întodeauna a contat cum a fost folosită o flotă mare sau mică, cum a fost echipată, cum a fost instruită și condusă și - cel mai important fapt - dacă a fost utilizată. Istoria ne-a scos în evidență faptul că statele continentale, chiar dacă au avut flote puternice, în momentele cruciale pentru ele, nu le-au folosit eficient sau nu le-au utilizat deloc, protejându-le pentru acțiuni care nu au mai avut loc niciodată.

Puterea maritimă a adus un plus de valoare statelor care au avut această putere și au utilizat-o.

Însă nu trebuie să se cadă în extrema gândirii că o *putere maritimă* va asigura întotdeauna superioritatea națiunii sale în orice confruntare. Cu uriașa sa influență, există destule exemple în istorie în care o *putere maritimă* a fost distrusă de către o putere continentală. Puterea Atenei a sucombat sub catapultele Siracuzei. Cea mai mare putere navală din vestul Mediteranei, Cartagina, a fost înfrântă de Roma - o forță continentală prin excelență - folosind tacticile navale de blocare a comunicațiilor maritime.

Puterea maritimă și-a pus amprenta în influențarea politică unor state aflate în conflict și asupra viitorului aspect

al hărților politice. Se pot da exemple, în acest caz, de operații de interdicție maritimă exercitate asupra unor state, pentru a-și schimba atitudinea în relațiile locale, regionale și internaționale: Haiti, Serbia-Muntenegru și Iraq. Toate acestea sunt parte a procesului de politică externă dusă cu „*uneltele diplomației navale*”, care au impus un fel de democrație în Haiti, motivarea Serbiei de a accepta Acordul de la Dayton și a redus capacitatea Irakului pentru a dezvolta acțiuni militare atât înainte cât și după războiul din Golf.

Toate acestea demonstrează că *puterea maritimă* este unul din motoarele dezvoltării societății și a statelor, fiind în același timp un element de presiune asupra geopoliticii lumii, iar statele maritime, care sunt în măsură să pună în practică acest concept, pot ridica nivelul general de dezvoltare al națiunii respective.

BIBLIOGRAFIE

BAER George W., *One Hundred Years of Sea Power* (The U.S. Navy, 1890 – 1990), Stanford University Press, Stanford, California, 1993

BAJOT Jean, *Histoire de la marine mondiale*, Editura Hachette, 1983

BĂLĂNESCU Ioan, - Conferință intitulată „Puterea maritimă ca factor de civilizație și de apărare națională”, ținută la Liga Navală Română, 1928

BĂLĂNESCU Ioan, *Ofensiva și defensiva pe mare*, Revista Marinei, Tipografia geniului (Cotroceni), Anul IV, Nr. 4, București, Dec. 1929

BĂLĂNESCU Ioan, *Flota de mare, datoria neamului nostru*, Revista Marinei, sept. 1929, Anul IV, Nr. 3, Tipografia geniului (Cotroceni), București

BĂLĂNESCU Ioan, *Liga Navală* publicat în Revista Marinei Anul I, Nr. 2, 1926, Editura Geniului (Cotroceni), București, 1926

BITOLEANU Ion; PETRE George, *Tradiții navale românești*, Editura Militară, București, 1991

BRZEZINSKI Zbigniew, *Marea tablă de șah - Supremația Americană și imperativele sale geostrategice*, Editura Univers Enciclopedic, București, 2000

CABLE James, *Gunboat diplomacy. Political application of limited naval force*, Chatto and Windus, London, 1970

CAGLE Malcolm W. and Frank A. Manson, *The Sea War in Korea*, Annapolis, U.S. Naval Institute, 1957

CIORBEA Valentin, *Cu privire la evoluția și pregătirea unităților de infanterie marină între anii 1918-1956 (II)*, Anuarul Muzeului Marinei Române, III/2, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime, Constanța, 2000

CLARCK Vern, *Sea Power 21, Projecting Decisive Joint Capabilities, Proceedings*, octombrie 2002

COUTAU Hervé – Bégarie, *Soviet Sea Power*, L'Institut de Stratégie Comparée, Ecole pratique des Hautes Etudes/ Sciences Historiques et Philologiques, Sorbone, Paris, 1983

DAHL Robert, *The concept of Power*, Behavioral Science 2 nr. 3

DRAGO Marco (coordonator), *Enciclopedia de istorie universală*, Editura All Educational, 2003

FRIEDENSBURG Ferdinand, *Die mineralischen Bodenschätze als weltpolitische und militärische*, Ed. Enke, Stuttgart, 1936

FRUNZETI Teodor (coord.): *Lumea 2007* Editura CTEEA 2008

FRUNZETI Teodor (coord.): *Lumea 2008*, Editura CTEEA 2009

GERMOND Basil, *The Naval and Maritime Dimension of the European Union, paper presented at the Conference The EC/EU: a world security actor? An assessment after 50 years of the external actions of the EC/EU*, European Union Institute for Security Studies (EUISS), Paris,

GIORGERINI Giorgio, *Da Matapan al Golfo Persico*

GORSHKOV Seghei., *The Seapower of the State*, Pergamon Press, 1979 Oxford.

GREENSPAN Alan, *Era turbulenței - Aventuri într-o lume nouă*, Editura Publică. 2008

GREAVU Cornel, *Istoricul distrugătoarelor românești*, Anuarul Muzeului Marinei Române, /III /1, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime, Constanța, 2000

HANGANU Marius: *Puterea Maritimă și Strategia Navală*; Editura AISM, 2001

HANGANU Marius, VÂLSAN Nicolae: *Puterea Navală în Marea Neagră*, Editura UNAp, 2004

HANGANU Marius, VÂLSAN Nicolae: *Forțele Navale element esențial al puterii maritime în Marea Neagră*, Editura UNAp, 2006

HANGANU Marius, MARINESCU Cornel, CHIORCEA Ion: *Interesele României la Dunăre și Marea Neagră. Proiecția Puterii Navale*, Editura UNAp „CAROL I., București, 2007

LACOSTE Pierre, *Strategia navală în epoca modernă*, Paris, 1978

Von LOON Hendric, *Histoire de L'Humanite*, Editura Payot, Paris, 1937

Von LOON Hendric, *Cucerirea mărilor*, Editura Națională MECU SA, 1945

HEARLEY Denis, *Neutrality*, Editura Ampersand, Londra, 1955

HUNGTINTON P. Samuel: *Ciocnirea civilizațiilor*, Editura Antet XX Press, 2008

HEARLEY Denis, *Neutrality*, Editura Ampersand, Londra, 1955

KISSINGER Henry, *Diplomația*, Editura ALL, București, 2008

KATZMAN J., *Scenarii ale evoluției Chinei*

LACOSTE Pierre, *Strategia navală în epoca modernă*, Paris, 1978

LESSER Ian O., *Resources and Strategy*, New York, St. Martin's, 1989

LUTTWAK Edward N.: *The Political Uses of Sea Power*, Baltimore John Hopkins University Press 1974

MACELLARIU Horia, *Organizarea Marinei Militare Franceze*, Revista Marinei, feb. 1930, Tipografia geniului, București

MACELLARIU Horia, *În plin uragan*, Editura Sagitarius, București, 1998

MACELLARIU Horia, *Organizarea Marinei Militare Franceze*, Revista Marinei, feb. 1930, Anul V, Nr. 1, Tipografia geniului (Cotroceni), București

MACKINDER Halford, *The Round World and the Winning of the Peace*, Foreign Affairs, XXI, Iulie 1943

MARIN Gheorghe, *Caracteristicile mediului de securitate în bazinul Mării Negre și influențele sale asupra perspectivelor Forțelor Navale ale României, în lucrarea Securitate și Stabilitate în bazinul Mării Negre*, Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I”, București, 2005

MARIN Gheorghe (coordonator), *Marea Neagră spațiu de confluență a intereselor geostrategice*, Editura CTEA, București, 2005

MARIN Gheorghe, Romulus HÂLDAN, *Forțele Navale ale lumii în secolul XXI*, Editura CTEEA, București, 2009

MEARSHEIMER J. John, *Tragedia politicii de forță-Realismul ofensiv și lupta pentru putere*, Editura Antet XX Press, București, 2003

MONASTEREV Nicolaev -capitaine de fregate de la Marine Russe-, *Histoire de la Marine Russe*, Editura Payot, Paris, 1932

MAHAN Alfred Thayer, *The influence of Sea Power on History*, 1890; tradusă în limba română de un colectiv condus de cdor. dr. Marius HANGANU, Editura AISM, București, 1999;

MARIA Regină a României, *Ce înseamnă marea pentru mine*, editată în Revista Marinei 1926, Atelierele „Curierul judiciar”, SA, 1926, București,

MORGENTHAU J. Hans, *Politica între națiuni – Lupta pentru putere și lupta pentru pace*, Editura Polirom, 2007

MULLEN Mike, conferința intitulată „Puterea Maritimă încotro, în secolul 21”, ținută în fața cursanților Colegiului Naval de Război, Newport, 31 august 2005

NATHAN James A. and James K. Oliver, *The Future Of United State Navy*, Indiana University Press Bloomington & London, SUA, 1979

PĂUN Nicolae, Revista Marinei, 1928

RENE Juan, *Histoire de la Marine Francaise*, Editura Payot, Paris, 1932

PETRESCU Nicolae C: *Contraamiralul Horia Măcellariu*, Editura Europroduct, Pitești, 2005

SMITH Charles Gibbs-, *Invențiile lui Leonardo da Vinci*, Editura Meridiane, București, 1982

STEVENS W. O., *Sea Power Histoire de la puissance maritime de l'antiquite a nos jours*, Editura Payot, Paris, 1937

STRANSZ-HUPÉ Robert, *The Struggle for Space and Power*, Geopolitics, 1942

TAYLOR Samuel Coleridge, *Essays on His Own Times*, Editura Pickering, Londra, 1850

TILL Geoffrey, *The Changing Role of Navies World-wide*, South African Defence Review Issue Nr. 10, 1993

TILL Geoffrey, *Naval Transformation, Ground Forces, and the Expeditionary Impulse: the Sea-Basing Debate*, Strategic Studies Institute of the Army War College, The Letort Papers, Carlisle, Pennsylvania, December 2006

TILL Geoffrey, *Strategia maritimă și epoca nucleară*, Editura Militară, Ediția a doua, 1984

TOFFLER Alvin, *Război și anti-război*, Editura Antet, București, 1995

WEINGERT Hans VILHJALMUL Stefansson, *The Twilight of Politics, Generals and Geographers Magazin*, New York, 1942

WHRITTLESEY Derwent, *German Strategy of World Conquest*, Geopolitics, 1942

*** *Strategia de Securitate Națională a României: România Europeană, România Euroatlantică: pentru o viață mai bună într-o țară democratică, mai sigură și prosperă*, București, 2007

*** *Raportul Consiliului Suprem de Apărare a Țării privind activitatea desfășurată în anul 2005*, București, iunie 2006

PUTEREA MARITIMĂ - Factor de influență în evoluția umanității

*** *Repere pentru un deceniu de politică externă. Interese. Valori. Instrumente.*, Ministerul Afacerilor Externe, București, septembrie 2007

*** Colecția Revista Marinei, Tipografia Geniului, București, 1928-1933

*** *Doctrina Forțelor Navale* 2010

*** *International Outreach and Coordination Strategy for the National Strategy for Maritime Security*, United States Department of State, Washington, DC, 20520, November 2005

*** *Naval Power 21... a naval vision*, Department of the Navy, Washington, DC, october 2002

*** *Sea Power and Maritime Strategy in the 21st Century: A "Medium" Power Perspective*, In "Canada and Maritime Security in the East Asia-Pacific Region"

*** *The National Strategy for Maritime Security*, Washington DC, September 2005

*** *The Falklands Campaign*, The Lessons, presented to Parliament by the Secretary of State for Defence by Command of Her Majesty, Her Majesty's Stationery Office, London, december 1982

*** *International Outreach and Coordination Strategy for the National Strategy for Maritime Security*, United States Department of State, Washington, DC, 20520, November 2005

Site-uri web:

<http://ro.wikipedia.org/wiki/Cartagina>

http://www.geohive.com/charts/ec_ports.aspx

Adrian Filip

http://www.geohive.com/charts/ec_ports.aspx

http://ro.wikipedia.org/wiki/Republica_Popular_Chinez

<http://ro.wikipedia.org/wiki/Cartagina>

Evoluția exporturilor primelor 15 state (în \$) ⁷⁷

Ierarhi e	Țara	Exporturile in 2007 (mii)	Exporturile in 2009 (mii)
1.	Germania:	1.354.000.000	1.117.000.000
2.	<u>China:</u>	1.220.000.000	1.200.000.000
3.	SUA:	1.148.000.000	994.000.000
4.	<u>Japonia:</u>	678.100.000	516.300.000
5.	<u>Franța:</u>	546.000.000	457.800.000
6.	<u>Italia:</u>	502.400.000	369.000.000
7.	<u>Olanda:</u>	456.800.000	398.000.000
8.	<u>Anglia:</u>	442.200.000	351.000.000
9.	<u>Canada:</u>	431.100.000	Nu se mai situează în primii 15
10.	<u>Korea de Sud:</u>	379.000.000	355.000.000
11.	<u>Rusia:</u>	355,500,000	Nu se mai situează în primii 15
12.	<u>Hong Kong:</u>	345.900.000	326.900.000
13.	<u>Belgia:</u>	322.200.000	Nu se mai situează în primii 15
14.	<u>Singapore:</u>	302.700.000	Nu se mai situează în primii 15

⁷⁷ http://www.geohive.com/charts/ec_ports.aspx

15.	<u>Mexic:</u>	271.900.000	Nu se mai situează în primii 15
-----	---------------	-------------	------------------------------------

Tranzitul mărfurilor prin primele 15 porturi din lume⁷⁸

Ierarhie	Numele portului	Țara	Total cargo (metric tone)	
			2007	2008
1.	Shanghai	China	561,446,000	582,000,000
2.	Ningbo-Zhoushan	China	437,400,000	520,100,000
3.	Singapore	Singapore	444,926,800	474,076,000
4.	Rotterdam	Olanda	409,100,000	421,100,000
5.	Tianjin	China	309,600,000	355,900,000
6.	Guangzhou	China	343,300,000	344,300,000
7.	Qingdao	China	265,000,000	300,300,000
8.	Hong Kong	China	245,400,000	259,400,000
9.	Qinhuangdao	China	245,700,000	252,200,000
10.	Houston	USA	225,000,000	227,000,000
11.	Busan	Korea de Sud	224,112,000	222,364,000
12.	South Louisiana	USA	234,096,700	211,965,900
13.	Shenzhen	China	199,900,000	211,200,000
14.	Nagoya	Japonia	198,352,000	200,652,000
15.	Antwerp	Belgia	182,900,000	189,500,000

⁷⁸ http://www.geohive.com/charts/ec_ports.aspx

Tiparul executat la GMC Art Design

